198/808

198 — 808

И. А. Поплавскій.

Желѣзнодорожный налогъ

и

условія пересмотра

желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ Россіи въ $19\frac{14}{15}$ г.

Цѣна 80 коп.

МОСКВА.
Т-во «Печатня С. П. Яковлева», Петровка, Салтыковскій пер., д. Т-ва, № 9.
1915.

198 — 808

Дорогому Матвѣю Дмитріевичу Загр... кову отъ авт...

И. А. Поплавскій.

Желѣзнодорожный налогъ

и

УСЛОВІЯ ПЕРЕСМОТРА

желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ Россіи въ $19\frac{14}{15}$ г.

Цѣна 80 коп.

1824/3

МОСКВА.
Т-во «Печатня С. П. Яковлева», Петровка, Салтыковскій пер., д. Т-ва, № 9.
1915.

И

Государств. публичная
историческая
библиотека РСФСР
1231552

Настоящее небольшое изслѣдованіе о желѣзнодорожномъ налогѣ и условіяхъ пересмотра желѣзнодорожныхъ тарифовъ, представляетъ собою работу, выполненную авторомъ для финансовой комиссіи при Обществѣ имени А. И. Чупрова для разработки общественныхъ наукъ, конституированной осенью 1914 года подъ предсѣдательствомъ проф. В. Я. Желѣзнова. Предлагаемая работа была прочитана въ засѣданіяхъ Общества и финансовой комиссіи въ видѣ докладовъ весною 1915 года и напечатана въ трудахъ финансовой комиссіи „Вопросы финансовой реформы въ Россіи“ Т. I вып. 1-ый изд. О-вомъ имени А. И. Чупрова подъ редакціей проф. В. Я. Желѣзнова. Предлагая вниманію читателей отдѣльный оттискъ статьи о желѣзнодорожномъ налогѣ, помѣщенной въ упомянутомъ финансовомъ сборникѣ, авторъ имѣлъ въ виду лицъ спеціально интересующихся желѣзнодорожными вопросами.

I.

Опредѣленіе понятія желѣзнодорожнаго налога. Экономическая природа желѣзнодорожнаго тарифа. Особый характеръ монополіи желѣзнодорожныхъ предпріятій и цѣны желѣзнодорожнаго транспорта. Принципы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Насколько желѣзнодорожные тарифы могутъ служить подходящимъ объектомъ для обложенія.

Вопросъ о томъ, что представляетъ собою желѣзнодорожный налогъ, что является объектомъ этого налога — товаръ или транспортъ (грузъ, провозная плата) вызвалъ у насъ не мало споровъ какъ при обсужденіи проекта желѣзнодорожнаго налога въ правительственныхъ учрежденіяхъ и промышленныхъ организаціяхъ, такъ и въ литературѣ.

Послѣдняя точка зрѣнія намъ представляется болѣе правильной, хотя бы ужъ потому, что налогомъ этимъ облагается не весь товарообмѣнъ, а только часть, а именно только та часть товаровъ, которая циркулируетъ по желѣзнымъ дорогамъ. Болѣе того, понятіе желѣзнодорожнаго налога уже понятія „налогъ на транспортъ", такъ какъ имъ не затрогиваются гужевыя и водныя перевозки. Желѣзнодорожный налогъ фактически есть налогъ на провозную плату по желѣзнымъ дорогамъ или, иначе, налогъ на желѣзнодорожные тарифы.

Отсюда въ процессѣ анализа желѣзнодорожнаго налога возникаетъ, прежде всего, вопросъ, насколько желѣзнодорожные тарифы являются подходящимъ объектомъ для обложенія? Чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ, прежде всего необходимо хотя бы вкратцѣ остановиться на выясненіи сущности, экономической природѣ желѣзнодорожнаго тарифа и принципахъ построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Желѣзнодорожный тарифъ есть плата за провозъ, т. е. цѣна за услугу желѣзной дороги по перемѣщенію пассажировъ и грузовъ. По общему признанію, желѣзнодорожный тарифъ является по преимуществу цѣной монопольной и притомъ почти во всѣхъ современныхъ государствахъ въ большей или меньшей степени регулируемый государственной и публичной властью. Эти особенности желѣзнодорожнаго тарифа дали основаніе П. Б. Струве противополагать желѣзно-

дорожный тарифъ — рыночной цѣнѣ, какъ полную антитезу этой послѣдней.

Между желѣзнодорожнымъ тарифомъ, который является публично-правовой нормой и рыночной цѣной, устанавливающейся въ процессѣ столкновенія воль автономныхъ хозяйствующихъ субъектовъ,— по мнѣнію г. Струве, — лежитъ цѣлая пропасть. Публично-правовой желѣзнодорожный тарифъ, исключая какія-либо рефакціи, a priori и безъ всякаго компромисса устраняетъ соглашеніе о цѣнѣ [1]).

Развивая въ этомъ же направленіи далѣе свою мысль, Струве продолжаетъ:

Тарифъ данъ обороту. Биржевая цѣна создается оборотомъ. Въ принципѣ и идеѣ указная цѣна есть цѣна, которую власть указываетъ обороту и даже фактически настоящія указныя цѣны, и въ томъ числѣ желѣзнодорожные тарифы, строятся часто властью по соображеніямъ, совершенно независимымъ отъ рыночнаго торга [2]).

Это опредѣленіе желѣзнодорожнаго тарифа отличается крайней категоричностью и притомъ построено на формальныхъ и далеко небезспорныхъ признакахъ. Прежде всего необходимо отмѣтить, что, если бы даже при опредѣленіи желѣзнодорожнаго тарифа, мы стали на точку зрѣнія П. Б. Струве, то и въ такомъ случаѣ за его опредѣленіемъ тарифа нельзя было бы признать характера *общеобязательности* и *общепримѣнимости*. Мы знаемъ время, а именно періодъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, когда въ большинствѣ государствъ желѣзнодорожные тарифы устанавливались почти совершенно самостоятельно частными обществами. Въ нѣкоторыхъ государствахъ, и какъ напр. Соединенные Штаты Сѣв. Америки, и въ настоящее время, при наличіи нормативныхъ правилъ публичной власти, фактически главная масса движенія на желѣзныхъ дорогахъ совершается на основаніи спеціальныхъ тарифовъ, представляющихъ въ большинствѣ случаевъ результатъ болѣе или менѣе длительнаго соглашенія частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ ихъ кліентами, или въ силу монополіи желѣзныхъ дорогъ, устанавливаемыхъ въ ихъ частныхъ интересахъ. Однако, даже относительно такихъ государствъ, какъ Россія, гдѣ желѣзнодорожные тарифы устанавливаются публичной властью, крайне рискованно было бы утверждать, что здѣсь желѣзнодорожные тарифы исключаютъ всякое соглашеніе и что они строятся на основаніи односторонней воли публичной власти.

---

1) Петръ Струве. «Хозяйство и цѣна». Критическія изслѣдованія по теоріи и исторіи хозяйственной жизни, ч. I. Хозяйство и Общество. Цѣна—цѣнность М. 1913 г. стр. 323.

2) Тамъ же, стр. 326.

Практика построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ не только не согласуется съ выдвинутыми г. Струве принципами, но скорѣе приводитъ къ обратному заключенію. Достаточно внимательно прослѣдить рядъ оффиціальныхъ отчетовъ и протоколовъ тарифныхъ съѣздовъ, чтобы увидѣть, какая обычно возгорается борьба при установленіи каждаго тарифа, имѣющаго хоть сколько-нибудь существенное значеніе для интересовъ желѣзныхъ дорогъ, промышленности и торговли, какое здѣсь многообразіе сталкивающихся интересовъ и воль и притомъ группирующихся въ каждомъ данномъ случаѣ въ самыхъ разнообразныхъ комбинаціяхъ: въ однихъ случаяхъ частныя и казенныя желѣзныя дороги выступаютъ солидарно, въ другихъ — ихъ интересы раскалываются, въ однихъ случаяхъ промышленники выступаютъ солидарно противъ желѣзныхъ дорогъ, въ другихъ иногда между отдѣльными отраслями промышленности, но чаще въ предѣлахъ одной и той же отрасли промышленности, въ зависимости отъ географическихъ или другихъ условій, рѣзко выступаютъ противорѣчія интересовъ, наконецъ, въ цѣломъ рядѣ случаевъ цѣлые промышленные районы конкурируютъ между собою, порты борются съ портами, одни крупные торгово-промышленные центры съ другими, пароходства съ желѣзными дорогами и другими пароходствами и т. д.

Это есть настоящая и подлинная борьба интересовъ и не подлежитъ никакому сомнѣнію, что большинство желѣзнодорожныхъ тарифовъ, несмотря на свои формальныя отличія отъ рыночной цѣны, фактически является именно *компромиссомъ, равнодѣйствующей* сталкивающихся интересовъ и силъ.

Къ такому же заключенію мы приходимъ исходя изъ анализа положенія и роли желѣзнодорожнаго транспорта въ современномъ хозяйствѣ.

Желѣзнодорожный транспортъ, какъ извѣстно, есть промежуточное звено между производствомъ и потребленіемъ товаровъ, функціонирующихъ въ современномъ хозяйствѣ на началахъ свободной конкуренціи, или, иначе можно опредѣлить, транспортъ является послѣдней стадіей процесса производства цѣнностей. Въ какихъ бы рукахъ ни была организація желѣзнодорожнаго транспорта, въ частныхъ или государственныхъ, желѣзнодорожные тарифы не могутъ не испытывать вліянія окружающей промышленной среды, проникнутой началами конкуренціи. Если къ этому добавить, что, какъ частныя, такъ и государственныя желѣзныя дороги стремятся къ полученію отъ своей дѣятельности возможно большей прибыли, т. е. по преимуществу руководствуются тѣмъ же коммерческимъ принципомъ, который служитъ главнымъ стимуломъ жизнедѣятельности во всѣхъ другихъ отрасляхъ народнаго хозяйства, и въ силу личнаго интереса вынуждены коорди-

нировать цѣны провоза съ общими условіями народнаго, а нерѣдко даже и мірового хозяйства и, наконецъ, что цѣлый рядъ другихъ условій, свойственныхъ желѣзнодорожному транспорту, какъ таковому (особый характеръ монополіи и издержекъ въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ) и лежащихъ внѣ его (конкуренція гужеваго и водяного транспорта) стихійнымъ образомъ вліяютъ на построеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, то едва ли при такихъ условіяхъ можно говорить о желѣзнодорожномъ тарифѣ, какъ о продуктѣ односторонней воли публичной власти. Выраженная въ такой категорической формѣ точка зрѣнія г. Струве относительно роли публичной власти въ построеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ существеннымъ образомъ расходится съ господствующими взглядами въ современной теоріи желѣзнодорожныхъ тарифовъ [1]). Не говоря уже о сторонникахъ коммерческаго принципа въ его чистомъ видѣ, даже тѣ теоретики, которые не отрицаютъ вліянія публичной власти на построеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, отводятъ роли этой послѣдней значительно болѣе скромные предѣлы, чѣмъ это дѣлаетъ г. Струве.

По каждой категоріи товаровъ, — утверждаютъ сторонники этого послѣдняго направленія,—есть свои извѣстные предѣлы, въ которыхъ размѣры провозныхъ платъ могутъ колебаться, отражаясь, конечно, на расходахъ производителей или потребителей и на доходахъ желѣзныхъ дорогъ, но оставаясь безъ всякаго вліянія на размѣры самой перевозки, на количество товаровъ, отправляемыхъ по желѣзнымъ дорогамъ и поступающихъ на потребительные рынки. Для болѣе цѣнныхъ грузовъ эти предѣлы шире, для грузовъ массовыхъ, нормально таксируемыхъ по низкимъ тарифнымъ ставкамъ, они гораздо тѣснѣе. Это такъ называемая у американцевъ „Twilight-zone“ (сумеречная зона), въ предѣлахъ которой размѣръ тарифныхъ ставокъ опредѣляется дискреціонной властью тарификатора [2]).

Отсюда видно, что предѣлы для проявленія односторонней воли

---

[1]) 1) C. Colson. «Cours d'économie politique», L. VI, p. 31 и др.

2) J. Clark. «Essentials of economic theory». Ch. XXIII. General economic laws affecting transportation and Ch. XXIV. Railroad problem. p. 416—418.

3) К. Я. Загорскій. «Теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ», СПБ. 1901. Его же: «Желѣзнодорожные тарифы въ Россіи и Германіи въ связи съ экономической политикой этихъ странъ».

4) Гуго р. Мейеръ. «Воздѣйствіе правительства на желѣзнодорожные тарифы», пер. съ англійск. подъ ред. Кульжинскаго, изд. Высш. Анк. Комисс. В. LXXXI. СПБ. 1912.

[2]) E. K. Johnson and G. G. Huebner. «Railroad traffic and rates». New-Iork and London. 1911, т. I, стр. 371 и 377, цитировано по изданію министерства финансовъ— К. Я. Загорскій: «Желѣзнодорожные тарифы въ Россіи и Германіи въ связи съ экономической политикой этихъ странъ». 1914 г., стр. 80.

публичной власти при построеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ для малоцѣнныхъ массовыхъ товаровъ, которые составляютъ преобладающую долю движенія и дохода желѣзныхъ дорогъ, являются тѣсными и, я бы сказалъ, чрезвычайно узкими. Такъ, напр., для топлива въ Россіи (каменнаго угля, дровъ) при средней ставкѣ въ $^1/_{75}$ коп. съ пудо-версты эта дискреціонная власть публичной власти при установленіи тарифа едва-ли простирается даже на нѣсколько тысячныхъ копейки, остальная же основная величина тарифа предопредѣляется, помимо личнаго воздѣйствія кого бы то ни было, существующими естественными и экономическими условіями производства, сбыта и потребленія топлива, наличными условіями экономической конъюнктуры и уровня цѣнъ, т. е. такими факторами, которые дѣйствуютъ стихійно, не считаясь съ человѣческой волей вообще и въ частности „съ односторонней волей“ публичной власти. Однако разсматриваемую „сумерочную зону“, въ которой при установленіи тарифа дѣйствуетъ дискреціонная власть тарификатора, нельзя считать чѣмъ-то такимъ, что было бы свойственно исключительно желѣзнодорожному тарифу и въ частности желѣзнодорожнымъ тарифамъ, устанавливаемымъ публичной властью. Аналогичный фактъ имѣетъ мѣсто во всякаго рода монополіяхъ.

Собственникъ монополіи—говоритъ Marshall—устанавливаетъ цѣну блага съ исключительнымъ разсчетомъ на чистую прибыль, которую онъ можетъ получить за него. Но въ дѣйствительности, даже если монополистъ не заботится объ интересахъ потребителей, онъ тѣмъ не менѣе сознаетъ, что спросъ на товары зависитъ въ значительной мѣрѣ отъ привычки (familiarity) публики къ данному товару; и что онъ можетъ увеличить продажи, беря цѣну нѣсколько ниже той, которая могла бы доставить ему maximum чистой прибыли, возрастаніе потребленія этого блага по истеченіи извѣстнаго времени вознаградитъ его за настоящія потери [1]).

Эти уступки, или, какъ любятъ ихъ называть въ желѣзнодорожныхъ сферахъ, „жертвы“, дѣлаемыя монополистами въ пользу производителей или потребителей, обычно при нормальныхъ условіяхъ экономической жизни, при наступленіи депрессіи и кризисовъ, когда въ самихъ „жертвующихъ“ монопольныхъ предпріятіяхъ нарушается планъ хозяйства, они начинаютъ отдавать предпочтеніе „ближнему передъ дальнимъ“, тогда уступки эти обычно берутся назадъ и цѣны возвышаются до возможнаго максимума. Конечно, такого рода тактика не представляетъ общаго правила, но она нерѣдко наблюдается не только въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, но и въ другихъ областяхъ народнаго хозяйства.

[1]) A. Marchall. Principles of economics. Sixth edition. London 1910 p. 486.

Правда, государственныя монопольныя предпріятія могутъ дѣлать уступки въ пользу производителей и потребителей не изъ коммерческаго разсчета, а по соображеніямъ общей экономической политики. Это имѣетъ въ виду г. Струве, выдвигая второй отличительный признакъ желѣзнодорожнаго тарифа, а именно, что „желѣзнодорожные тарифы строятся часто властью по соображеніямъ, совершенно независимымъ отъ рыночнаго торга“ [1]).

Дѣйствительно, въ Германіи мотивы экономическо-политическаго характера при построеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ выступаютъ довольно рѣзко, гдѣ желѣзнодорожные тарифы являются однимъ изъ звеньевъ въ общей экономической политикѣ государства, стремящагося къ завоеванію внѣшнихъ рынковъ. Въ нашей системѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ эти мотивы обще-экономической политики фактически нашли себѣ весьма слабое отраженіе и только за послѣднее время въ этомъ отношеніи намѣчаются нѣкоторыя „германскія тенденціи“ въ нашей желѣзнодорожной политикѣ.

Конкретнымъ выраженіемъ этихъ мотивовъ обще-экономической политики государства въ системѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ являются такъ наз. экспортные, вывозные тарифы и исключительные тарифы во внутреннихъ сообщеніяхъ, устанавливаемыхъ между нѣкоторыми пунктами съ цѣлью развитія или поддержанія нѣкоторыхъ районовъ производства или отраслей промышленности. Однако необходимо обратить вниманіе на то, что хотя въ большинствѣ случаевъ указанные экспортные и исключительные тарифы ниже внутреннихъ нормальныхъ тарифовъ, но они только въ рѣдкихъ случаяхъ падаютъ до издержекъ производства транспорта, обычно они выше издержекъ.

Впослѣдствіи же мы увидимъ, что во многихъ случаяхъ для желѣзныхъ дорогъ тарифы, покрывающіе только издержки производства транспорта и даже ниже общихъ издержекъ являются коммерчески выгодными. Далѣе, нельзя не отмѣтить, что Германія, гдѣ, какъ указывалось, наиболѣе развита система экспортныхъ тарифовъ, въ то же время выручаетъ и наибольшую прибыль отъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Затѣмъ, экспортные и исключительные тарифы вовсе не являются только атрибутомъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, напротивъ они въ гораздо болѣе широкой степени примѣняются напр. въ Соединенныхъ Штатахъ сѣв. Америки, гдѣ, какъ извѣстно, существуетъ система частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, чѣмъ въ странѣ по преимуществу казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—Россіи. И наконецъ спеціаль-

---

[1]) Петръ Струве. Хозяйство и цѣна, стр. 326.

ные пониженные тарифы широко практикуются и пароходными обществами, дѣйствующими на началахъ свободной конкуренціи.

Такимъ образомъ послѣдній разсмотрѣнный нами признакъ желѣзнодорожнаго тарифа едва ли можно признать настолько существеннымъ, особенно если принять во вниманіе, что очень часто подъ высокими лозунгами покровительства, борьбы съ иностранной конкуренціей, здѣсь также сознательно или безсознательно скрывается тотъ же коммерческій принципъ „do ut des“, чтобы онъ давалъ намъ основаніе противополагать желѣзнодорожный тарифъ цѣнѣ.

Если ужъ рѣшить вопросъ о природѣ желѣзнодорожнаго тарифа по признакамъ различія или сходства, то вопреки антитезѣ г. Струве, мы думаемъ, что желѣзнодорожный тарифъ имѣетъ рядъ сходныхъ чертъ съ биржевой цѣной, въ томъ ея опредѣленіи, которое ей даетъ П. Б. Струве, а именно:

На биржѣ въ нѣкоторыхъ случаяхъ единая цѣна сознательно „дѣлается“ при помощи вполнѣ раціональныхъ пріемовъ. Раціонализація процесса образованія цѣны биржею заключается въ томъ, что результатъ стихійнаго процесса тутъ сознательно и намѣренно при помощи извѣстныхъ методовъ предвосхищается. Раціонализація должна не отрицать стихійный процессъ, а предвосхищать его результатъ, на основаніи учета силъ, свободно дѣйствующихъ въ самомъ процессѣ[1]).

При построеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ точно также на основаніи цѣлаго ряда разсчетовъ предвосхищается такая цѣна провоза, которая бы съ одной стороны покрывала издержки провоза и обезпечивала желѣзнымъ дорогамъ извѣстную прибыль, съ другой соотвѣтствовала интересамъ и условіямъ производства, сбыта и потребленія товаровъ. Конечно, есть и особенности, отличающія желѣзнодорожный тарифъ отъ биржевой цѣны. Желѣзнодорожный тарифъ не подверженъ такимъ частымъ колебаніямъ, онъ обладаетъ большимъ постоянствомъ, чѣмъ биржевая цѣна. Биржевая цѣна экономически обязательна, желѣзнодорожный тарифъ на ряду съ этимъ обладаетъ и юридической обязательностью. Наконецъ, въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ на ряду съ раціонализаціей стихійнаго процесса образованія цѣнъ выступаютъ новые элементы, какихъ нѣтъ въ биржевой цѣнѣ, а именно элементы народохозяйственной и государственной планомѣрности. Мы такъ подробно остановились на теоретическихъ положеніяхъ по вопросу о желѣзнодорожномъ тарифѣ П. Б Струве не только въ виду ихъ крупнаго теоретическаго интереса, но и по практическимъ соображеніямъ. Мы, конечно, далеки отъ мысли, чтобы заподозрить П. Б. Струве въ сочувствіи тѣмъ проявленіямъ, „сильной

---

1) П. Струве. Хозяйство и цѣна, стр. 327.

власти“ въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ, свидѣтелями чего мы являемся въ настоящее время. Но мы опасаемся, что теорія, которая проповѣдуетъ, что „власть указуетъ желѣзнодорожный тарифъ экономическому обороту“, что „тарифъ данъ обороту, а не возникаетъ изъ него“ невольно можетъ дать теоретическую опору такимъ крайне нежелательнымъ практическимъ экспериментамъ въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ, какимъ является данный намъ властью желѣзнодорожный налогъ или какой нибудь другой въ томъ же родѣ.

Для болѣе полнаго выясненія экономической природы желѣзнодорожнаго тарифа намъ необходимо хотя бы вкратцѣ остановиться еще на двухъ его особенностяхъ, а именно на характерѣ желѣзнодорожной монополіи и на принципахъ построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Желѣзныя дороги представляютъ собою прежде всего фактическую или естественную монополію (natürliches Monopol), а затѣмъ уже эта фактическая монополія получаетъ во всѣхъ почти государствахъ публично-правовое признаніе [1]). Однако изъ этого вдвойнѣ монопольнаго характера желѣзныхъ дорогъ ошибочно было бы заключать, что цѣна желѣзнодорожнаго транспорта подчиняется вполнѣ законамъ образованія монопольныхъ цѣнъ, или даже что цѣна эта, въ силу своей двойной монополіи, еще болѣе монополистична, чѣмъ товарныя монопольныя цѣны.

Напротивъ, сравнительное изслѣдованіе монопольной цѣны товаровъ и цѣны желѣзнодорожнаго транспорта приводитъ скорѣе къ обратному заключенію.

Воспользуемся для выясненія природы товарной монопольной цѣны сжатымъ и мастерскимъ опредѣленіемъ Marshall'a:

Теорія максимума удовлетворенія (satisfaction) никогда не примѣнима къ спросу и предложенію монопольныхъ благъ [2]).

Прежде всего интересъ монополиста заключается въ томъ, чтобы приноровить предложеніе къ спросу, не такимъ образомъ, чтобы цѣна, по которой онъ можетъ продать свое благо, покрывала только издержки его производства, но такимъ путемъ, чтобы получить возможно большую чистую прибыль [3]).

Монополистъ потерялъ бы всю свою монопольную прибыль, если бы онъ производилъ для продажи количество настолько большое, что его цѣна предложенія была бы равна цѣнѣ спроса: количество (товаровъ), которое даетъ максимумъ монопольной прибыли, всегда значительно меньше, чѣмъ вышеуказанное количество. Отсюда можно заклю-

[1]) V. d. Leyen „Eisenbahnmonopol“, Encyklopedie des gesamten Eisenbahnwesens. Herausg. von. dr. V. Röll. III. B. I, 1274—1275.

[2]) Marshall. Principles of economics. p. 477.

[3]) Marshall. Principles of economics. p. 478.

чить, что количество (товаровъ), производимое при монополіи всегда меньше и его цѣна для потребителя всегда выше, чѣмъ если бы не было монополіи [1]).

Наблюдаются ли такого рода тенденціи къ полученію возможно большей прибыли путемъ сокращенія производства и повышенія цѣнъ въ желѣзнодорожной монополіи? На этотъ вопросъ слѣдуетъ отвѣтить отрицательно.

Вся совокупность естественныхъ, экономическихъ и техническихъ условій желѣзнодорожнаго транспорта приводитъ къ тому, что желѣзныя дороги въ большинствѣ случаевъ заинтересованы не въ сокращеніи, а въ возможномъ развитіи движенія даже за счетъ уменьшенія цѣнъ провоза.

Какъ извѣстно, желѣзнодорожныя предпріятія, представляющія крайнюю ступень концентраціи капитала, существеннымъ образомъ отличаются отъ другихъ отраслей производства тѣмъ, что здѣсь мы наблюдаемъ чрезвычайное преобладаніе основныхъ капиталовъ надъ оборотными, при чемъ значительная часть первыхъ прикрѣплена къ землѣ, имѣетъ спеціальное назначеніе, а потому неспособна къ утилизаціи въ какой-либо другой формѣ [2]).

Это преобладаніе основныхъ капиталовъ надъ оборотными, преломляясь въ издержкахъ производства транспорта, создаетъ весьма существенныя отличительныя особенности указанныхъ издержекъ, а именно значительное преобладаніе постоянныхъ или общихъ желѣзнодорожныхъ расходовъ, мало или вовсе не зависящихъ отъ размѣровъ движенія (fixed costs) надъ расходами спеціальными, измѣняющимися въ прямой связи отъ количества перевозокъ (vriable costs) [3]). Огромное преобладаніе постоянныхъ расходовъ не зависящихъ отъ движенія надъ издержками, зависящими отъ движенія, имѣетъ слѣдствіемъ, что развитіе движенія на дорогѣ уже само по себѣ приводитъ къ пониженію собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, падающихъ на каждую единицу транспорта [4]).

Каждый новый пассажиръ, каждый лишній пудъ груза, — говоритъ А. И. Чупровъ,—самымъ фактомъ своего появленія удешевляетъ перевозку [5]).

Если къ этому добавить, что услуги желѣзныхъ дорогъ не могутъ быть отсрочены, какъ отсрачивается потребленіе товаровъ путемъ

---

[1]) Marshall. Principles of economics. p. 484.

[2]) К. Я. Загорскій: «Теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ», стр. 30.

[3]) Тамъ же, стр. 31. Clark. «Essentials of economic theory», Ch. XXIV, p. 418 и слѣд.; C. Colson. «Cours d'èconomie politique», L. VI, p. 23.

[4]) К. Я. Загорскій. Указ. соч., стр. 33.

[5]) А. И. Чупровъ. «Желѣзнодорожное хозяйство», т. I, М. 1910.

ихъ сбереженія, такъ какъ, не будучи использованы въ данный моментъ, услуги эти безслѣдно и безъ всякой выгоды для желѣзныхъ дорогъ пропадаютъ, если принять во вниманіе нѣкоторыя техническія условія движенія, напр. неравномѣрность движенія (интенсивное движеніе въ прямыхъ и слабое въ обратныхъ направленіяхъ), то необходимо придти къ тому заключенію, что въ самой природѣ желѣзнодорожной монополіи заложены такіе элементы, которые, если и не уничтожаютъ совершенно указанныя монополистическія тенденціи къ полученію прибыли на счетъ сокращенія производства и повышенія цѣнъ, то во всякомъ случаѣ значительно ослабляютъ ихъ дѣйствіе въ разсматриваемой области.

Такъ какъ въ среднемъ три четверти общей совокупности желѣзнодорожныхъ расходовъ должны быть производимы независимо отъ размѣровъ движенія, — справедливо указываетъ проф. К. Я. Загорскій,— то желѣзнымъ дорогамъ менѣе убыточно согласиться для сохраненія своихъ перевозокъ на всякое пониженіе тарифа, при которомъ получается хотя бы небольшой излишекъ сверхъ покрытія издержекъ, непосредственно вызываемыхъ данной конкретной перевозкой, чѣмъ вовсе отказаться отъ этихъ перевозокъ. Для отдѣльныхъ категорій тарифы могутъ быть съ выгодою для дороги понижаемы почти до $^1/_4$ собственной стоимости перевозки, а въ отдѣльныхъ сообщеніяхъ для грузовъ дополнительныхъ и обратныхъ еще болѣе, составляя лишь совершенно ничтожную величину, превышающую хотя бы очень немного добавочный расходъ, вызываемый помѣщеніемъ въ обратный поѣздъ сказаннаго груза[1]).

Конечно, изъ вышесказаннаго нельзя дѣлать прямолинейныхъ выводовъ и утвержденіе въ такой общей формѣ, что для желѣзныхъ дорогъ низкіе тарифы выгоднѣе высокихъ, было бы не только парадоксомъ, не согласующимся съ фактами дѣйствительности, но заранѣе можно сказать, что не всякое пониженіе тарифа и не при всякихъ условіяхъ вызываетъ желательный эффектъ въ смыслѣ повышенія доходности желѣзныхъ дорогъ; напротивъ, пониженіе тарифа при отсутствіи необходимыхъ къ тому условій можетъ принести дорогѣ лишь прямые убытки. Вопросъ объ измѣненіи тарифа въ ту или другую сторону можетъ быть правильно рѣшенъ, въ каждомъ конкретномъ случаѣ, только послѣ тщательнаго анализа совокупности всѣхъ тѣхъ обстоятельствъ и условій, которыя имѣются какъ на сторонѣ спроса, такъ и на сторонѣ предложенія транспорта.

Наконецъ, мы не можемъ разсматривать желѣзнодорожный тарифъ какъ типическую монопольную цѣну по той причинѣ, что же-

---

[1]) К. Я. Загорскій. «Теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ», стр. 33.

лѣзнымъ дорогамъ во многихъ случаяхъ въ большей или меньшей степени приходится конкурировать съ гужевыми и водяными путями сообщенія и нерѣдко въ извѣстной мѣрѣ подъ вліяніемъ этой конкуренціи соотвѣтствующимъ образомъ конструируются желѣзнодорожные тарифы.

Вотъ почему въ спеціальной литературѣ обычно изслѣдователи и не стараются свести экономическую сущность желѣзнодорожнаго тарифа къ одному какому-нибудь принципу.

Извѣстно, напр., слѣдующее выраженіе Cohn'a: „сказать, что въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ господствуетъ монополія или конкуренція, значитъ ничего не сказать".

Clark, въ результатѣ анализа факторовъ, опредѣляющихъ цѣну желѣзнодорожнаго транспорта, выдвигаетъ два принципа опредѣленія этой цѣны:

1) Въ нѣкоторыхъ случаяхъ цѣны желѣзнодорожнаго транспорта базируются на разницѣ между естественной цѣнностью товара въ пунктѣ его происхожденія и его цѣнностью въ пунктѣ сбыта (монопольная цѣна).

2) Въ другихъ случаяхъ цѣна желѣзнодорожнаго транспорта есть приспособленіе (the adjastment) къ цѣнамъ, устанавливаемымъ конкурентными путями (гужевыми и водяными), оперирующими между тѣми самыми пунктами (конкурентная цѣна)[1])

Colson въ желѣзнодорожномъ тарифѣ различаетъ два элемента, подчиняющихся, по его мнѣнію, различнымъ законамъ: а) цѣна перевозки въ собственномъ смыслѣ слова (prix de transport proprement dit, prix de revient) и 2) дорожная пошлина (péage), которую платятъ пользующіеся перевозкой въ возмѣщеніе расходовъ по сооруженію пути, т.-е. за пользованіе путемъ[2]). Цѣны транспорта,— говоритъ Colson, — какъ цѣны вообще, стремятся приблизиться къ издержкамъ производства при режимѣ конкуренціи, и къ цѣнности сдѣланной услуги для того, кто ею пользуется, при режимѣ монополіи. Практически, въ большей части случаевъ, транспортъ въ собственномъ смыслѣ слова (le transport proprement dit) подчиняется первому изъ этихъ принциповъ и его цѣна опредѣляется совокупностью техническихъ и экономическихъ условій, результатомъ которыхъ являются опредѣленныя издержки производства въ данной отрасли промышленности и которыя никто не въ состояніи измѣнить.

Дорожная пошлина (péage), напротивъ, собирается администра-

---

[1]) Clark. Указ. соч., стр. 418.

[2]) Colson. Указ. соч., стр. 23.

ціей, облеченной дѣйствительной монополіей, эксплоатирующей и дѣйствующей въ качествѣ публичной власти [1]).

Такимъ образомъ, желѣзнодорожный тарифъ представляетъ собою сложное явленіе, переходную форму цѣны, въ которой сплетаются какъ элементы конкуренціи и монополіи, такъ и начала новѣйшаго соціально-экономическаго развитія: начала общественно-государственной раціонализаціи стихійныхъ процессовъ экономической жизни.

Остается намъ еще хотя бы вкратцѣ отмѣтить нѣкоторыя условія построенія системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Цѣны товаровъ (свободно воспроизводимыхъ благъ) тяготѣютъ къ издержкамъ производства. Этотъ принципъ теоріи цѣнности Рикардо, несмотря на позднѣйшія теченія въ разработкѣ теоріи цѣнности (субъективная школа предѣльной полезности), остался непоколебленнымъ и въ качествѣ объективной мѣры цѣны нашелъ себѣ мѣсто въ господствующей въ настоящее время синтетической теоріи цѣнности (Marshall).

Можемъ ли мы сказать, что цѣна желѣзнодорожной перевозки тяготѣетъ къ издержкамъ производства? Разумѣется, поскольку мы имѣемъ въ виду общіе результаты эксплоатаціи, то общая выручка отъ перевозокъ за опредѣленный періодъ времени должна покрывать издержки производства транспорта, иначе не могло бы существовать желѣзнодорожное предпріятіе. Но когда вопросъ возникаетъ о цѣнности или цѣнѣ перевозки отдѣльнаго акта желѣзнодорожной перевозки, цѣнѣ перевозки даннаго пассажира или товара, то для рѣшенія этого вопроса мы уже не можемъ пользоваться теоріей издержекъ, такъ какъ цѣна отдѣльныхъ актовъ желѣзнодорожной перевозки конструируется по другому принципу,—по принципу, который можно было бы назвать распредѣлительнымъ принципомъ, при которомъ общая выручка должна покрывать общія издержки транспорта, но цѣна перевозки каждаго даннаго пассажира или груза въ однихъ случаяхъ можетъ быть значительно выше, въ другихъ значительно ниже общихъ издержекъ производства транспорта.

---

[1]) Colson. Указ. соч., стр. 31. Поскольку рѣчь идетъ о желѣзнодорожномъ транспортѣ, нельзя согласиться ни съ первымъ положеніемъ (transport proprement dit), ни со вторымъ (péage) Colson'a. Наша точка зрѣнія на роль издержекъ при опредѣленіи цѣны транспорта выясняется въ дальнѣйшемъ; что же касается такого рѣзкаго разграниченія экономическихъ законовъ, управляющихъ «prix de transport proprement dit» и «péage», то мы думаемъ, что оно навѣяно особыми исторически сложившимися условіями строя желѣзнодорожнаго хозяйства во Франціи, и кромѣ того теоретически нельзя допустить, чтобы экономическій оборотъ разлагалъ цѣну транспорта по элементамъ, какъ это дѣлаетъ желѣзнодорожная классификація и бухгалтерія, экономическій оборотъ воспринимаетъ цѣну цѣликомъ и реагируетъ на всю цѣну однообразно при данныхъ условіяхъ мѣста и времени.

Желѣзнодорожная перевозка есть услуга, оказываемая желѣзной дорогой тѣмъ, кто ею пользуется.

Всякій отправитель, всякій пассажиръ оцѣниваетъ какъ извѣстную сумму выгоды, которую онъ ожидаетъ получить отъ проектируемаго транспорта; онъ предпринимаетъ поѣздку или производитъ отправку, если цѣна, которую у него требуютъ, ниже этой суммы, и отказывается отъ этого, если цѣна выше. Эта сумма выгодъ составляетъ тотъ maximum, которую цѣна транспорта не должна превосходить ни въ какомъ случаѣ, такъ какъ всякая цѣна болѣе возвышенная была бы запретительной. Съ другой стороны, предприниматель или предприниматели, пользующіеся услугами желѣзнодорожнаго предпріятія, заинтересованы въ томъ, чтобы этотъ транспортъ имѣлъ мѣсто, а слѣдовательно, чтобы выручка, доставляемая каждымъ изъ нихъ, покрывала издержки, производство которыхъ данная услуга вызываетъ [1]).

Такимъ образомъ, цѣна желѣзнодорожной перевозки имѣетъ два крайнихъ предѣла: максимальный—это сумма выгодъ, доставляемыхъ перевозкой тѣмъ, которые ею пользуются и минимальный предѣлъ—спеціальныя или добавочныя издержки (prix de revient partiel—по Colson'у), которыя вызываются перевозкой даннаго товара.

Какъ ни недостаточны и спорны данныя объ издержкахъ, которыя падаютъ на единицу перевозки даннаго рода груза, однако все же тутъ мы имѣемъ, хотя и слишкомъ общіе, но все же устойчивые предѣлы, хотя бы средніе расходы эксплоатаціи, исчисляемые на пудо-версту груза и пассажиро-версту. Представляется болѣе расплывчатымъ и неопредѣленнымъ максимальный предѣлъ цѣны желѣзнодорожнаго транспорта, особенно въ отношеніи пассажирскаго тарифа.

Однако, по мнѣнію Colson'а, для товаровъ, выгода, которую опредѣленный транспортъ доставляетъ его собственнику, можетъ быть измѣрена съ точностью въ извѣстномъ родѣ математической: она опредѣляется разницей между цѣной товара въ пунктѣ его отправленія и его цѣной въ пунктѣ сбыта. Эта разница варіируетъ безпрерывно, но она не можетъ подняться очень высоко, такъ какъ движеніе грузовъ постоянно стремится свести ее къ нулю, ни упасть до нуля, потому что, если ее не будетъ, никто не будетъ имѣть интереса въ томъ, чтобы производить отправку [2]).

Практически желѣзныя дороги въ цѣнахъ провоза далеко не всегда получаютъ указанную разницу въ цѣнѣ товаровъ въ пунктахъ отправленія и сбыта, такъ какъ заинтересованность въ возможномъ раз-

---

[1]) Colson. Указ. соч., стр. 12.

[2]) Colson. указ. соч., стр. 13—14.

витіи движенія, конкуренція гужевого и водяного транспорта и др. условія побуждаютъ нерѣдко желѣзныя дороги устанавливать тарифы въ меньшемъ размѣрѣ. Однако это не нарушаетъ общаго принципа, согласно которому желѣзныя дороги, какъ монопольныя предпріятія, по преимуществу стремятся получить съ каждаго транспорта все, что онъ можетъ заплатить (tout ce qu'il peut payer), не требуется больше, т. е. того, чего онъ не можетъ дать (plus qu'il ne peut payer) [1]).

Общимъ мѣриломъ этой платежеспособности грузовъ является ихъ цѣнность или, точнѣе, рыночная цѣна, иначе говоря, грузы цѣнные выносятъ болѣе высокую провозную плату, нежели грузы малоцѣнные.

Такимъ образомъ, на основаніи цѣнности товаровъ и цѣломъ рядѣ другихъ условій производства и сбыта товаровъ, восполняющихъ оцѣнку платежеспособности груза, въ указанныхъ выше предѣлахъ — minimum'a (издержекъ перевозки) и maximum'a (выгодъ, получаемыхъ пользующимися перевозкой)—конструируется скала цѣнъ желѣзнодорожнаго транспорта на различные грузы, извѣстная подъ названіемъ системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

По этой системѣ провозныя платы назначаются по цѣнности транспортныхъ услугъ, опредѣляемой самимъ экономическимъ оборотомъ, т. е. соотвѣтственно запросу и оцѣнкѣ, предъявляемыхъ въ отношеніи этихъ транспортныхъ услугъ со стороны различныхъ отраслей промышленности и различныхъ производительныхъ районовъ. Поэтому, тарифы, основанные на цѣнности транспортныхъ услугъ, необходимо всегда являются приспособленными къ мѣняющимся условіямъ и потребностямъ экономической жизни страны, и такимъ образомъ не только не задерживаютъ и не извращаютъ естественнаго наиболѣе выгоднаго въ общихъ интересахъ развитія народнаго хозяйства, но, напротивъ, служатъ необходимымъ факторомъ этого развитія [2]).

Нашъ краткій анализъ сущности желѣзнодорожнаго тарифа показалъ въ извѣстной мѣрѣ, насколько тонка, сложна и своеобразна конструкція желѣзнодорожнаго тарифа. И уже на основаніи сказаннаго можно до извѣстной степени судить о томъ, насколько желѣзнодорожный налогъ, неизбѣжно грубый по своей конструкціи, продуктъ односторонней воли фиска, не считающейся и не могущей считаться съ сложными условіями экономическаго оборота—той почвой, на которой вырастаютъ желѣзнодорожные тарифы,—является чужероднымъ наростомъ на желѣзнодорожномъ тарифѣ. Дальнѣйшій анализъ условій введенія у насъ желѣзнодорожнаго налога и результатовъ этого налога для на-

---

[1]) Colson. Указ. соч., стр. 29.

[2]) К. Я. Загорскій. Указ. соч., стр. 279.

роднаго хозяйства—потверждаетъ, расширяетъ и углубляетъ высказанныя въ настоящей главѣ общія теоретическія положенія.

II.

Исторія желѣзнодорожнаго налога. Желѣзнодорожный налогъ во Франціи, Австріи, Венгріи и Италіи. Государственный сборъ съ пассажировъ, багажа и грузовъ пассаж. скорости въ Россіи, его исторія со времени возникновенія (1879) до нашихъ дней. Различные проекты желѣзнодорожнаго налога, дѣйствующій налогъ и его критическая оцѣнка. Условія пересмотра желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Отношеніе торгово-промышленнаго класса къ желѣзнодорожному налогу и пересмотру желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Война,—запрещеніе питейной продажи и прекращеніе доходовъ отъ казенной винной монополіи—и желѣзнодорожный налогъ на перевозки пассажировъ и грузовъ, таковъ послѣдовательный ходъ событій, приведшій къ введенію у насъ желѣзнодорожнаго налога. Какъ бы ни казалось неожиданнымъ введеніе у насъ желѣзнодорожнаго налога, тѣмъ не менѣе прецеденты этого налога имѣются, онъ имѣетъ уже свою исторію, въ которой также наблюдается своего рода послѣдовательность и закономѣрность явленій. Въ 1871 г., послѣ франкопрусской войны былъ введенъ желѣзнодорожный налогъ во Франціи, въ 1874 г.—въ Италіи, въ 1875 г.—въ Венгріи, въ 1878 г., послѣ Русско-Турецкой войны, былъ установленъ у насъ государственный сборъ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ пассажировъ и грузовъ большой скорости, который по существу является тѣмъ же желѣзнодорожнымъ налогомъ [1]).

Правда, указанные налоги далеко уступаютъ передъ нашимъ новымъ военнымъ желѣзнодорожнымъ налогомъ, какъ по объему дѣйствія, такъ и по размѣрамъ обложенія.

Такъ, въ Австріи, по даннымъ Colson'а желѣзнодорожный налогъ на пассажировъ составляетъ 12% провозной платы и приноситъ доходу въ годъ около 22 милліоновъ франковъ; въ Венгріи налогъ этотъ составляетъ 20% провозной платы пассажировъ, 7%—товаровъ большой скорости и 5% провозной платы грузовъ малой скорости и даетъ въ общемъ около 32 милл. франковъ доходу; въ Италіи желѣзнодорожный налогъ не превышаетъ 13,8% провозной платы пассажировъ и 3% провозной платы грузовъ, что въ общемъ даетъ государству около 32 милл. франковъ доходу; и наконецъ во Франціи налогъ на пасса-

[1]) Высоч. учр. Особ. Высшая комиссія для всесторонн. изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи В. XXVII. „О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи“ С.-П.-Б. 1910, стр. 1.

жировъ въ размѣрѣ 12% провозной платы даетъ около 75 милл. франковъ и сборъ съ квитанцій около 45 милл. франковъ [1]).

Русскій государственный сборъ съ пассажировъ багажа и грузовъ пассажирской скорости взимается въ размѣрѣ 15% съ провозной платы и приноситъ ежегодно дохода свыше 30 милл. рублей [2]).

Исторія почти сорокалѣтняго существованія въ Россіи желѣзнодорожнаго налога въ формѣ государственнаго сбора весьма поучительна, поэтому слѣдуетъ остановиться на ней нѣсколько подробнѣе.

Иниціатива введенія государственнаго сбора принадлежитъ бывшему министру финансовъ Грейгу, который 4 декабря 1878 г. вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ „О государственномъ сборѣ съ пассажировъ на желѣзныхъ дорогахъ и пароходахъ и съ грузовъ большой скорости, перевозимыхъ желѣзными дорогами“ [3]).

Въ качествѣ мотивовъ необходимости установленія государственнаго сбора съ перевозокъ Грейгъ выставилъ два положенія: первое фискальнаго характера—необходимость усиленія бюджетныхъ средствъ государственнаго казначейства, пришедшихъ въ разстройство послѣ Русско-Турецкой войны, и другое — соображенія экономической и финансовой справедливости.

„Экономическія выгоды,—писалъ въ своемъ представленіи Грейгъ, —доставляемыя желѣзными дорогами, распредѣляются далеко не въ равной мѣрѣ на всѣ мѣстности и на всѣ классы населенія; приплаты же государственной казны по желѣзнымъ дорогамъ падаютъ на общія бюджетныя средства и уплачиваются всѣмъ народонаселеніемъ, значительная часть котораго вовсе не пользуется непосредственно сими путями. Поэтому, по мнѣнію Грейга, представлялось и необходимымъ и вполнѣ справедливымъ, чтобы тѣ, кои извлекаютъ для себя наиболѣе выгодъ изъ желѣзныхъ дорогъ, были спеціально и болѣе другихъ привлечены къ участію въ облегченіи государству тягостей, съ коими сопряжена для него постройка и эксплоатація желѣзныхъ дорогъ“ [4]).

Государственный Совѣтъ согласился съ доводами Грейга и съ 1-го февраля 1879 г. былъ введенъ государственный сборъ на желѣзныхъ дорогахъ въ размѣрѣ 25% провозной платы пассажировъ I-го и II-го класса, багажа и грузовъ пассажирской скорости и 15% провоз-

---

[1]) Encyclopedie des travaux publics „Cours d'économie politique“ par C. Colson. L VI. Chap. III p. 120 Paris. 1910.

[2]) „О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи“ изд. Высш. Анк. Комиссіи В. XXVII., стр. 20—23 и 45—47 и 2) „Проектъ государственной росписи доходовъ и расходовъ на 1915“. Вѣстн. фин. пр. и т. № 48.

[3]) „О госуд. сборѣ съ желѣзнодор. перевоз. въ Россіи“ изд. Высш. Анк. К. В. XXVII., стр. 1.

[4]) Тамъ же, стр. 1—3.

ной платы пассажировъ III-го класса [1]). Однако проводить принципы экономической справедливости путемъ налоговъ въ области транспорта оказалось дѣломъ не столь простымъ, какъ это первоначально казалось Грейгу.

Спустя нѣкоторое время послѣ введенія государственнаго сбора Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ обратилось съ ходатайствомъ къ Министру Финансовъ, въ которомъ указывалось, что южные плоды, съѣстные припасы и прессованныя дрожжи, перевозимые въ Россію изъ Италіи и Австро-Венгріи большой скоростью по тарифамъ малой скорости, вслѣдствіе введенія государственнаго сбора въ Россіи въ размѣрѣ 25%, измѣнили направленіе импорта, а именно: идутъ до Штеттина по германскимъ дорогамъ, а засимъ моремъ въ С.-Петербургъ въ ущербъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ [2]).

Имѣя такое доказательство, что налогъ на товарныя перевозки не достигаетъ цѣли, Грейгъ 24-го декабря 1879 г., т.-е. черезъ 11 мѣсяцевъ послѣ его введенія, вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ новымъ представленіемъ, а именно: „О невзиманіи казеннаго сбора съ желѣзнодорожныхъ грузовъ, перевозимыхъ съ большой скоростью по тарифу малой скорости“ [3]). Разсмотрѣвши обстоятельства дѣла, Государственный Совѣтъ пришелъ къ слѣдующему заключенію:

По отношенію къ налогу на товарное движеніе, опытъ истекшаго 1879 года указалъ уже, что полное примѣненіе правилъ о взиманіи его встрѣчаетъ на практикѣ серьезныя затрудненія; по своимъ же финансовымъ результатамъ, налогъ сей выразился лишь въ незначительной суммѣ, поступленіе коей въ казну едва ли не сопровождалось потерями по другимъ статьямъ, ибо возвышеніе провозной платы не могло не оказать вліянія на свободное развитіе товарнаго движенія и на размѣръ приносимаго дорогами чистаго дохода, отъ котораго, въ свою очередь, зависѣла сумма приплатъ правительства по гарантіи [4]).

Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта 4-го марта 1880 года грузы, перевозимые большой скоростью по тарифамъ малой скорости, были изъяты отъ взиманія государственнаго сбора [5]).

Въ министерство С. Ю. Витте закономъ 1894 г. всѣ грузы, перевозимые большой скоростью, были изъяты отъ государственнаго сбора, понижень сборъ съ пассажировъ I и II класса до 15% и, такимъ образомъ, установленъ однообразный налогъ въ размѣрѣ 15% провозной

---

1) Тамъ же, стр. 4—7.
2) Тамъ же, стр. 7.
3) Тамъ же, стр. 7.
4) Указ. матеріалы „О государственномъ сборѣ“, стр. 7—8.
5) Тамъ же, стр. 8.

Государственная публичная историческая библиотека РСФСР

платы пассажировъ всѣхъ классовъ, багажа и грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами [1]). Законъ 1894 г. о государственномъ сборѣ дѣйствуетъ почти безъ измѣненій и въ настоящее время.

Въ данномъ случаѣ для насъ представляютъ особый интересъ тѣ мотивы, которые выдвигаетъ Министръ Финансовъ С. Ю. Витте съ цѣлью доказать необходимость реформированія закона 4-го марта 1880 г. Законъ 4-го марта 1880 года,—говорится въ запискѣ Министра Финансовъ, представленной въ Государственный Совѣтъ,—хотя и далъ возможность освободить отъ сбора въ пользу казны многіе изъ малоцѣнныхъ грузовъ, перевозимыхъ по необходимости съ большой скоростью, и этимъ значительно облегчилъ развитіе перевозокъ этихъ грузовъ — въ то же время создалъ совершенно ненормальное соотношеніе между стоимостью провоза съ большой скоростью и стоимостью провоза съ малой скоростью.

Такъ какъ при значительной надбавкѣ (25%) тарифъ большой скорости оказывается очень дорогимъ, то развитіе перевозокъ грузовъ съ этой скоростью на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ идетъ крайне медленно. Между тѣмъ, потребность въ ускоренной перевозкѣ для многихъ грузовъ, особенно для нѣкоторыхъ сельско-хозяйственныхъ предметовъ, весьма настоятельна. Наибольшія количества этихъ грузовъ перевозятся и всегда будутъ перевозиться малой скоростью по дешевымъ тарифнымъ ставкамъ, но для отправителей такихъ грузовъ, какъ овощи, плоды, мясо, молочные скопы и т. п., очень важно имѣть возможность воспользоваться большою скоростью, но при условіи, что тарифъ при этомъ не будетъ слишкомъ повышенъ; между тѣмъ обложеніе такихъ перевозокъ 25%-нымъ сборомъ часто дѣлаетъ перевозку совершенно невозможной. Послѣдствіемъ такого положенія дѣла является несомнѣнный ущербъ, какъ для промышленности и сельскаго хозяйства, лишенныхъ возможности въ надлежащей мѣрѣ воспользоваться услугами желѣзныхъ дорогъ, такъ и для самихъ дорогъ, теряющихъ перевозки для нихъ очень выгодныя. До 1879 года, т.-е. до введенія налога въ пользу казны, по мѣрѣ расширенія сѣти желѣзныхъ дорогъ, увеличивалась и перевозка большой скорости и въ 1878 году достигла свыше 10 милл. пудовъ противъ 5 милл. пудовъ, перевезенныхъ въ 1873 году. Съ установленіемъ же сбора перевозка грузовъ большой скорости сразу понизилась до 6,8 милл. пудовъ, въ 1882 г. еще болѣе упала, составивши лишь 5,8 милл. пудовъ [2]).

Основываясь на указанныхъ отрицательныхъ послѣдствіяхъ, обна-

---

[1]) Тамъ же, стр 20—23.

[2]) Тамъ же, стр. 14—16.

ружившихся при практическомъ примѣненіи государственнаго сбора съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ и на печальномъ опытѣ повышенія пассажирскаго тарифа въ 1908 г., Петровская Высшая Анкетная Комиссія пришла къ тому заключенію, что государственный сборъ по перевозкамъ пассажировъ, багажа и грузовъ пассажирской скорости долженъ быть отмѣненъ, такъ какъ взиманіе этого сбора, при существующемъ отношеніи правительства къ желѣзнымъ дорогамъ, обусловливаемомъ тарифнымъ закономъ и дѣйствующими уставами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, противорѣчитъ не только интересамъ населенія и желѣзныхъ дорогъ, но и самой казны [1]).

Такое же отрицательное отношеніе къ желѣзнодорожному налогу вообще до недавняго времени господствовало и въ Министерствѣ Финансовъ, въ которомъ сосредоточено главное руководство желѣзнодорожными тарифами.

Желѣзнодорожные тарифы,— говорится въ запискѣ Министерства Финансовъ, представленной въ 1909 году въ Государственную Думу,— представляютъ свою самостоятельную область, подчиняющуюся своимъ собственнымъ спеціальнымъ руководящимъ идеямъ и принципамъ. Область эта по самому существу своему совершенно отличается отъ такихъ отраслей государственнаго управленія, какъ съ одной стороны, охрана и покровительство отечественной промышленности отъ конкуренціи чужеземныхъ продуктовъ посредствомъ установленія таможенныхъ пошлинъ, а съ другой—какъ обезпеченіе государственной казны необходимыми для осуществленія всѣхъ государственныхъ задачъ финансовыми рессурсами путемъ установленія разнаго рода сборовъ прямыхъ и косвенныхъ. Платы за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ и грузовъ не являются ни таможенными пошлинами, ни государственными налогами. Основанія для установленія тѣхъ и другихъ, равно какъ для измѣненія ихъ размѣровъ, совершенно разныя. Желѣзнодорожные тарифы не должны противорѣчить таможенной политикѣ и подрывать ее дѣйствіе, но сами по себѣ они ни по природѣ своей, ни по техникѣ не могутъ служить пригоднымъ средствомъ для систематическаго и послѣдовательнаго осуществленія задачъ покровительства и охраны отечественной промышленности отъ иностранной конкуренціи. Равнымъ образомъ и услуги, оказываемыя желѣзными дорогами грузохозяевамъ по перевозкѣ и по другимъ дополнительнымъ операціямъ, отнюдь не могутъ быть признаны объектомъ, достаточно пригоднымъ для акцизнаго обложенія. Вообще, какъ интересы народнаго хозяйства, такъ и достиженіе наиболѣе благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ желѣзнодорожнаго хозяйства

---

[1]) Тамъ же, стр. 62.

требуютъ, чтобы тарифы желѣзныхъ дорогъ не были обращаемы ни въ орудіе таможеннаго покровительства, ни средство податного обложенія населенія, но подчинялись ихъ собственнымъ законамъ и принципамъ [1]).

Прошло всего нѣсколько лѣтъ со времени этой тарифной деклараціи Министерства Финансовъ и цитированнаго выше изслѣдованія государственнаго сбора Высшей Анкетной Комиссіей, наступила европейская война и всѣ офиціально заявленные принципы, логическіе и фактическіе доводы противъ желѣзнодорожнаго налога были отодвинуты на задній планъ передъ необходимостью изыскать средства для покрытія дефицита и веденія войны.

Опять всплылъ на поверхность проектъ о желѣзно-дорожномъ налогѣ, и притомъ въ такихъ значительныхъ размѣрахъ и въ такомъ широкомъ объемѣ, какого, собственно говоря, не знаетъ исторія желѣзнодорожнаго налога.

Въ печати сообщалось о цѣломъ рядѣ проектовъ желѣзнодорожнаго налога, выработанныхъ въ различныхъ инстанціяхъ министерства финансовъ и другихъ вѣдомствъ всего на протяженіи одного—двухъ мѣсяцевъ времени. Однако всѣ эти предложенія налога можно свести къ тремъ принципіально отличнымъ проектамъ, остальныя же представляютъ лишь частныя видоизмѣненія первоначальныхъ проектовъ, а именно: (1 проектъ пропорціональнаго обложенія провозныхъ платъ и 2) проектъ фиксированныхъ ставокъ налога или попуднаго обложенія и 3) смѣшанная система пропорціонально-попуднаго обложенія [2]). Въ связи съ этимъ возникъ также вопросъ о пересмотрѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ цѣлью полученія отъ измѣненія тарифовъ необходимой правительству суммы.

Однако предположеніе о пересмотрѣ тарифовъ въ комитетѣ финансовъ, гдѣ первоначально разсматривался проектъ новыхъ налоговъ, было отвергнуто, какъ вслѣдствіе того, что такой пересмотръ потребуетъ значительнаго времени, а налогъ слѣдуетъ ввести безотлагательно, такъ и потому что установленіе новаго тарифа является мѣрой болѣе или менѣе постоянной, а желѣзнодорожное обложеніе вводится лишь во время воен-

---

[1]) К. Я. Загорскій: «Желѣзнодорожные тарифы въ Россіи и Германіи въ связи съ экономическою политикою этихъ странъ». Матеріалы къ пересмотру Русско-Германскаго торговаго договора. Изд. Мин. Фин. С.-ПБ. 1914, стр. 17.

[2]) 1) Журналъ особаго совѣщанія при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ по вопросу о формахъ и размѣрахъ обложенія багажнаго и грузового движенія по ж. д. временнымъ военнымъ налогомъ зас. 27 и 29 августа 1914 г. 2) Протоколъ Особой Комиссіи при общемъ тарифномъ съѣздѣ представителей Русск. жел. дорогъ по вопросу о порядкѣ взиманія въ пользу казны военнаго налога съ пассажир. и грузовъ 2 сентября 1914 г. 3) Журналы тарифной комиссіи при совѣтѣ Съѣздовъ представ. пром. и торг. за 1914 г. отъ 25 сентября № 9, 27 сентября № 10 и 16 октября № 13.

ныхъ дѣйствій, такъ какъ оно признается при нормальныхъ условіяхъ нецѣлесообразнымъ [1]).

Первый проектъ, проектъ пропорціональнаго обложенія въ размѣрѣ 20% провозныхъ платъ по перевозимымъ по желѣзнымъ дорогамъ грузамъ тоже отпалъ, въ междувѣдомственномъ совѣщаніи при Департаментѣ жѣлезнодорожныхъ дѣлъ министерства финансовъ и другихъ инстанціяхъ, онъ не получилъ одобренія со стороны большинства участниковъ совѣщаній [2]).

Оказалась непріемлемой также смѣшанная система обложенія, предложенная представителями частныхъ желѣзныхъ дорогъ, которая заключалась въ томъ, что желѣзнодорожныя перевозки до 500 верстъ облагаются въ 25% провозной платы, а свыше 500 верстъ налогъ взимается въ размѣрѣ, опредѣленномъ для 500 верстъ (фиксированная ставка), непріемлемой главнымъ образомъ по той причинѣ, что отъ такого обложенія проектировалось получить всего 100 милл. руб., что съ точки зрѣнія правительства представлялось недостаточнымъ [3]). Такимъ образомъ отвергнута была система обложенія, которая по сравненію съ остальными проектами въ условіяхъ русской жизни является если и не лучшей, но во всякомъ случаѣ меньшимъ зломъ.

Большинство голосовъ собралъ въ указанномъ междувѣдомственномъ совѣщаніи при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ второй проектъ, за него высказались представители большинства вѣдомствъ и представители объединенной промышленности и торговли, а именно проектъ фиксированныхъ ставокъ налога, видоизмѣняющихся въ извѣстной градаціи для различныхъ грузовъ въ соотвѣтствіи съ измѣненіями начальныхъ ставокъ схемы желѣзнодорожныхъ тарифовъ [4]).

Названное совѣщаніе при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, по словамъ органа Совѣта Съѣздовъ промышленности и торговли, остановилось на системѣ попуднаго обложенія (фиксированныхъ ставокъ), признавъ эту систему наиболѣе цѣлесообразной, не нарушающей ни существующей тарифной системы, ни установившагося соотношенія экономическихъ районовъ [5]).

Однако этотъ проектъ попуднаго обложенія, выработанный при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ при участіи представителей

---

[1]) „Русск. Вѣд." 20 авг. 1914 г. № 190.

[2]) 1) Журн. Особ. Совѣщ. при Деп .ж. д. 27 и 29 авг. 1914 г. 2) Промышленность и торговля отъ 15 сент. 1914 г. № 18. 3) Цитир. протоколъ Особ. Комисс. при тарифн. съѣздѣ представ. русск. жел. дор. отъ 2 сент. 1914 г.

[3]) Журн. Особ. Сов. при Деп. Жел. Дѣл. 27—29 авг. 1914 г.

[4]) 1) Журн. Особ. Сов. при Деп. ж. д. 27—29 авг. 1914 г. 2) Промышл. и торговля 15 сент. 1914 г. № 18 и 3) цит. проток. комисс. при тар. съѣздѣ предст. ж. д. отъ 2 сентября 1914 г.

[5]) „Пром. и торг." № 18. 1914 г., стр. 290.

объединенной промышленности и торговли, поступивъ на обсужденіе въ высшую инстанцію, въ особую комиссію подъ предсѣдательствомъ государственнаго контролера Харитонова, былъ подвергнуть въ этой комиссіи механическому повышенію ставокъ по всѣмъ почти статьямъ въ $1^1/_2$—2 раза, а по нѣкоторымъ даже въ 4 раза (каменный уголь) [1]).

Эта послѣдняя схема налога, модифицированная комиссіей Харитонова, была принята совѣтомъ министровъ, проведена въ жизнь на основаніи 87 статьи Основныхъ Законовъ (Св. Зак., т. I, часть 1, изд. 1906 г.) и на основаніи Высочайше утвержденнаго положенія совѣта министровъ отъ 12 ноября 1914 г. стала дѣйствующимъ закономъ о временномъ военномъ налогѣ съ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ пассажирской, большой и малой скорости [2]). Налогъ этотъ взимался на желѣзныхъ дорогахъ съ 26 ноября 1914 г. и дѣйствуетъ по 26 ноября 1915 г. [3]).

Ниже приводимъ таблицу ставокъ дѣйствующаго военно-грузового налога сравнительно со ставками, выработанными междувѣдомственнымъ совѣщаніемъ при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

С Х Е М А

обложенія временныхъ военнымъ налогомъ грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ.

	По проекту междувѣд. совѣщ. при Департ. жел. Дѣлъ.	Дѣйствующій желѣзнодорожный налогъ.
а) съ грузовъ, перевозимыхъ по накладнымъ пассаж. и больш. скорости (кромѣ молока)	10	15 к. съ пуд.
б) съ молока и сливокъ, перевозимыхъ по документамъ пассаж. и больш. скорости	5	5 „ „ „
в) съ грузовъ (за исключ. перечисл. въ п. 2), отправляемыхъ по вѣсу по документамъ малой скорости, отнесенныхъ по общему тарифу къ схемамъ съ начальными ставками:		

---

[1]) Журналъ тарифн. комисс. при Сов. Съѣзд. предст. пром. и торг.

[2]) Собр. узаконен. и распоряж. правительств. отъ 12 ноября 1914 г. за № 308 ст. 2873, опубликов. въ „сборникѣ тарифовъ Росс. жел. дорогъ“ отъ 13 ноябр. 1914 г. № 2363.

[3]) „Сборникъ тарифовъ Росс. ж. д.“ 13 ноября 1914 г. № 2363.

1/ 8 1/10 коп. съ пуда и версты	6	10 к. съ пуд.
1/11 1/12 „ „ „ „	5	8 „ „ „
1/13 1/18 „ „ „ „	4	6 „ „ „
1/19 1/24 „ „ „ „	3	5 „ „ „
1/25 1/35 „ „ „ „	2	4 „ „ „
1/36 — „ „ „ „	2	3 „ „ „
1/40 и ниже „ „ „ „	1	2 „ „ „
1/37 1/45 „ „ „ „	1	2 „ „ „
1/46 и ниже „ „ „ „	1	1 „ „ „

Съ грузовъ, отнесенныхъ къ своду тарифовъ на перевозку:

Хлѣбныхъ грузовъ } муки...	1,5	4 „ „ „
Хлѣбныхъ грузовъ } остальныхъ.....	1,5	3 „ „ „
Камен. уголя	0,5	2 „ „ „
Дровъ	0,5	0,5 „ „ „
Нефти и нефтяныхъ остатковъ, отнесенныхъ по II катег. свода тарифовъ на перевозку нефтян. грузовъ	—	4 „ „ „
Съ руды.....	0,5	1 „ „ „
Съ лѣсныхъ строит. матеріал.	2	4 „ „ „
Съ кирпича обыкнов.....	1	1 „ „ „
Съ свекловицы	0,5	0,25 „ „ „
Съ камня простого, алебастра, гипса, цемента и мѣла не въ дѣлѣ	2 к.	1 к.

2.

Съ грузовъ, отправляемыхъ поштучно по документамъ пассажирской большой и малой скоростью:

Съ мелкаго скота барановъ и овецъ	30 к. съ голов.	30 к.
Свиней.....	60 „ „ „	60 „
Собакъ.....	50 „ „ „	50 „
Крупнаго рогатаго скота лошадей и другихъ животныхъ, перевозимыхъ поштучно ...	1 р. 50 к. съ голов.	2 р.
Тоже повагонно.	10 „ — „ „ „	15 „
Съ птицы живой	4 „ — „ „ „	4 „
Подвижной составъ.....	15 р. со шт.	15 р.
Экипажи, лодки и проч. предметы		7 „
перевозимые поштучно.	7 р.	

Кромѣ указаннаго грузового налога одновременно введенъ налогъ на перевозку пассажировъ, багажъ и грузы пассажирской скорости (по багажнымъ квитанціямъ) въ размѣрѣ 25% провозной платы [1]). Включая сюда 15% государственнаго сбора, мы получаемъ общее обложеніе провозной платы пассажировъ, багажа и грузовъ пассажирской скорости, перевозимыхъ по багажнымъ квитанціямъ въ размѣрѣ 40%, т. е. въ 2—4 раза выше соотвѣтствующихъ налоговъ въ другихъ государствахъ.

По проекту государственной росписи на 1915 годъ правительство разсчитываетъ въ общемъ получить отъ указанныхъ налоговъ на перевозки пассажировъ и грузовъ 286 милл. рублей [2]).

Обращаясь къ разсмотрѣнію даже внѣшней стороны формы грузового налога, нетрудно замѣтить, что такого рода схема налога идетъ въ разрѣзъ съ элементарными принципами не только тарифнаго, но и фискальнаго дѣла.

Colson даже въ отношеніи дорожныхъ пошлинъ (péage), которыя являются возмѣщеніемъ затратъ, произведенныхъ государствомъ по оборудованію дорогъ, выдвигаетъ требованіе, чтобы совершенно изъять или почти совершенно изъять отъ пошлины тѣ продукты, которые обладаютъ весьма малой цѣнностью, на транспортъ которыхъ дорожная пошлина часто имѣетъ запретительное вліяніе, разъ она переходитъ опредѣленный уровень [3]).

Между тѣмъ разсматриваемымъ налогомъ, какъ это будетъ видно впослѣдствіи, малоцѣнные грузы относительно обложены выше высокоцѣнныхъ.

Далѣе, система попуднаго обложенія можетъ быть пріемлемой только при весьма малыхъ ставкахъ, при такихъ же высокихъ ставкахъ, не говоря уже о той дезорганизаціи, которую вноситъ такая система въ строй желѣзнодорожныхъ тарифовъ, попудный налогъ, при своемъ формальномъ однообразіи, фактически крайне неравномѣрно распредѣляется между отдѣльными районами, главной тяжестью ложится, давитъ, если такъ можно выразиться, на районы ближайшіе къ рынкамъ сбыта. Вотъ почему на западѣ вездѣ почти принята система пропорціональнаго обложенія. Однако, въ Россіи, при ея огромныхъ пространствахъ и длинныхъ пробѣгахъ грузовъ, система пропорціональнаго обло-

---

[1]) Высоч. утвержд. полож. Сов. министровъ „О временномъ налогѣ съ проѣзжающихъ по жел. дор. пассажировъ, съ пассаж. багажа и съ перевозим. по багажн. квит. грузовъ“. Собран. узак. и распоряж. правит. отъ 12 ноябр. 1914 г. № 308, ст. 2869, опубликов. также въ сборникѣ тарифовъ Росс. ж. д. 13 ноябр. 1914 г. № 2363.

[2]) Проектъ государств. росписи доходовъ и расходовъ на 1915 годъ съ объяснительною запискою министра финансовъ. Прилож. къ № 48 „Вѣст. Финанс., промышл. и торговли“ за 1914 г.

[3]) C. Colson. Cours d'économie politique. L. VI. ch. VI p. 51.

женія, особенно при той крайне чрезмѣрной ставки (20% провозной платы), которая проектировалась, также являлась бы совершенно непріемлемой, такъ какъ при такомъ обложеніи ближайшіе къ рынкамъ сбыта районы были бы въ привилегированномъ положеніи передъ дальними, и на эти послѣдніе, собственно говоря, легла бы главная тяжесть налога.

Проектируя полученіе такой огромной суммы отъ налога на желѣзнодорожныя перевозки, само правительство сознавало нѣкоторые его недостатки, хотя, какъ будетъ видно, оно все-таки было лучшаго мнѣнія объ этомъ налогѣ, чѣмъ они есть на самомъ дѣлѣ.

Совѣтъ министровъ, говорится въ особомъ журналѣ совѣта министровъ, посвященномъ обсужденію разсматриваемаго вопроса,—не могъ не замѣтить, что проектируемый нынѣ налогъ, по своей неизбѣжной неуравнительности, обусловливаемой однообразіемъ поставленныхъ внѣ зависимости отъ разстоянія перевозки размѣровъ обложенія, явится несомнѣнно весьма отяготительнымъ для населенія. Однако, пересмотръ ставокъ общаго желѣзнодорожнаго тарифа, будучи единственнымъ средствомъ, путемъ коего возможно было бы достичь увеличенія доходныхъ въ пользу казны поступленій, при наименьшемъ нарушеніи интересовъ сельскаго хозяйства, промышленности и торговли, требуетъ для своего осуществленія довольно продолжительнаго промежутка времени. При этомъ, совѣтъ министровъ считаетъ соотвѣтственнымъ опредѣленно оговорить и, по возможности, оповѣстить во всеобщее свѣдѣніе, что налогъ этотъ подлежитъ введенію въ дѣйствіе въ качествѣ временной, вызванной чрезвычайными обстоятельствами мѣры и сообразно съ симъ полагалъ необходимымъ предоставить министру финансовъ безъ замедлительно же приступить, въ установленномъ порядкѣ, къ пересмотру дѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, въ видахъ выясненія тѣхъ въ нихъ измѣненій, путемъ коихъ возможное увеличеніе доходныхъ въ пользу казны поступленій отъ нормальной оплаты желѣзнодорожныхъ перевозокъ, могло бы замѣнить чрезвычайныя отъ временнаго налога поступленія [1]).

Желѣзнодорожный налогъ встрѣтилъ къ себѣ у насъ единодушно отрицательное отношеніе какъ со стороны общественнаго мнѣнія, посколько оно выражается въ печати, такъ и со стороны торгово-промышленнаго класса. Однако, несмотря на свое отрицательное отношеніе промышленники въ данномъ вопросѣ проявили, я бы сказалъ, слабую сопротивляемость и даже уступчивость, что обусловливается

---

1) Высоч. утвержд. особый журналъ совѣта министровъ отъ 30 сентября и 14 октября 1914 г. „Объ установленіи временнаго налога съ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ пассажирской, большой и малой скорости“.

отчасти условіями настоящаго момента, сознаніемъ необходимости доставленія средствъ для веденія войны, но, надо полагать, главнымъ образомъ сознаніемъ, что при всѣхъ своихъ недостаткахъ настоящій желѣзнодорожный налогъ обладаетъ, съ точки зрѣнія интересовъ промышленности, однимъ весьма крупнымъ достоинствомъ, а именно онъ въ конечномъ счетѣ главнымъ образомъ ляжетъ на потребителя.

Какъ указывалось выше, предложенный первоначально проектъ ставокъ желѣзнодорожнаго налога междувѣдомственнымъ совѣщаніемъ при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ былъ выработанъ при участіи и съ согласія представителей объединенной промышленности и торговли, эти послѣдніе признали названную систему „наиболѣе цѣлесообразной, не нарушающей ни существующей тарифной системы, ни установившагося соотношенія экономическихъ районовъ“ [1]). Однако, когда особой комиссіей Харитонова предложенныя ставки были повышены въ $1^1/_2$—2 раза, отношеніе къ налогу объединенной промышленности въ первое время рѣзко измѣнилось.

Такое повышеніе размѣра ставокъ налога указывалось въ тарифной комиссіи при совѣтѣ съѣздовъ представителей промышленности и торговли—представляется съ точки зрѣнія интересовъ промышленности и торговли не только чрезмѣрнымъ, но и весьма опаснымъ [2]). Желѣзнодорожный налогъ новой формаціи, по мнѣнію членовъ комиссіи, является крайне неравномѣрнымъ, грубо нарушаетъ сложившіяся соотношенія экономическихъ районовъ, не достигаетъ намѣченной фискальной цѣли и вноситъ серьезное потрясеніе въ экономическую жизнь страны [3]).

Выступавшіе объединенно представители промышленности и торговли при обсужденіи первоначальнаго проекта попуднаго обложенія и изъявившіе согласіе его на введеніе отнеслись отрицательно не только къ самому факту повышенія ставокъ, но и усумнились въ правильности самого принципа обложенія. Среди членовъ комиссіи рѣзко намѣчались три теченія: 1) одни выдвинули отвергнутый раньше принципъ пропорціональнаго обложенія (въ размѣрѣ 20% провозной платы) и высказались за необходимость его реставраціи; 2) другіе, исходя изъ того, что теперь поздно мѣнять принципы обложенія, предлагали ходатайствовать передъ правительствомъ о пониженіи ставокъ налога на нѣкоторые массовые малоцѣнные грузы и, наконецъ, 3) третьи, и именно представители сахарной, металлической, каменноугольной, соляной и нефтяной промышленности предлагали совершенно освободить грузы

[1]) „Промышленность и Торговля“ № 18 15 сентября 1914 г.

[2]) Журналъ № 9. тарифн. комис. при Совѣтѣ Съѣзд. предст. промышл. и торг. отъ 25 сент. 1914 г.

[3]) Указ. Журналъ № 9.

указанныхъ отраслей отъ желѣзнодорожнаго налога, а взамѣнъ этого на эти продукты установить обложеніе по производству готоваго продукта, наподобіе горной подати или акциза [1]).

Но въ концѣ концовъ дѣло кончилось ходатайствомъ о пониженіи нѣкоторыхъ ставокъ налога, т.-е. только ходатайствомъ о смягченіи нѣкоторыхъ крайне уродливыхъ сторонъ налога.

По пути компромисса промышленники пошли еще и по той причинѣ, что къ этому времени уже опредѣленно выяснилось, что правительство приступаетъ къ пересмотру желѣзнодорожныхъ тарифовъ, „путемъ коихъ возможное увеличеніе доходныхъ въ пользу казны поступленій отъ нормальной оплаты желѣзнодорожныхъ перевозокъ могло бы замѣнить чрезвычайныя отъ временнаго налога поступленія“ [2]).

Идея пересмотра тарифовъ, съ точки зрѣнія объединенной промышленности, въ данный моментъ является еще горшимъ зломъ, чѣмъ желѣзнодорожный налогъ.

Въ настоящее время, говорится въ органѣ совѣта съѣздовъ промышленности и торговли, когда всѣ экономическія отношенія спутались, цѣны перестали быть нормальными, самыя границы государства могутъ быть расширены, и всѣ обычные коммерческіе разсчеты поколеблены, общій пересмотръ тарифовъ является несвоевременнымъ. Въ другомъ мѣстѣ „Промышленность и Торговля“ пишетъ:

Совѣтъ нашихъ съѣздовъ, не возражая противъ самой схемы налога, черезъ особую депутацію ходатайствовалъ передъ правительствомъ о пониженіи ставокъ для нѣкоторыхъ массовыхъ грузовъ, для которыхъ намѣченный размѣръ попуднаго сбора окажется выше платежной способности этихъ дешевыхъ товаровъ. Признавая справедливость высказанныхъ промышленниками опасеній, правительство предполагаетъ приступить къ общему пересмотру тарифовъ, разсчитывая путемъ пересмотра получить необходимое казнѣ повышеніе доходовъ, взамѣнъ попуднаго сбора, признаваемаго во многихъ отношеніяхъ чрезмѣрнымъ. Но какъ ни тяжелъ, какъ ни обременителенъ грузовой налогъ, представители промышленности, подробно обсудивъ создавшееся положеніе, категорически высказываются противъ пересмотра желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ настоящее переходное время.

Также отрицательно высказались противъ пересмотра желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ настоящій моментъ экспортная палата [3]), съѣздъ горнопромышленниковъ [4]) и другія промышленныя организаціи.

---

[1]) Цитир. Журналъ № 9 тарифн. комис. Сов. Съѣзд. представит. пром. и торг.

[2]) Высоч. утв. особый журналъ совѣта министровъ отъ 15 сент. и 17 октября 1914 г.

[3]) „Торгово-Промышленная Газета“ отъ 18 января 1915 г. № 14.

[4]) Тамъ же.

Однако, правительство, повидимому, твердо стало на почву пересмотра тарифовъ.

Графъ С. Ю. Витте въ комитетѣ совѣта съѣздовъ промышленности и торговли пытался примирить представителей промышленности съ проектомъ пересмотра тарифовъ, въ пользу котораго приводилъ слѣдующія соображенія:

„Прекращеніе продажи крѣпкихъ напитковъ, лишивъ нашъ доходный бюджетъ милліарда рублей, требуетъ небывалаго напряженія силъ страны для покрытія государственныхъ расходовъ и не только во время войны, но и послѣ нея, потому что послѣдствія войны съ точки зрѣнія казначейства будутъ тягостныя. Исходя изъ этого, С. Ю. Витте полагаетъ, что вводимый налогъ останется надолго и послѣ войны и что не въ интересахъ промышленности и торговли отказываться отъ пересмотра желѣзнодорожныхъ тарифовъ, т.-е. фактически быть противъ отмѣны нераціональнаго попуднаго сбора. На пониженіе его послѣ войны разсчитывать, конечно, нѣтъ основаній. Единственнымъ выходомъ изъ этого положенія является пересмотръ желѣзнодорожныхъ тарифовъ“ [1]).

Въ настоящее время работы по пересмотру желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ министерствѣ финансовъ ведутся весьма усиленнымъ темпомъ и предполагается за 7 мѣсяцевъ (январь—іюль) пересмотрѣть почти всю схему желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Помимо тѣхъ соображеній, которыя выдвинуты Совѣтомъ съѣздовъ промышленности и торговли, противъ пересмотра тарифовъ въ настоящее время—можно представить цѣлый рядъ соображеній, какъ принципіальнаго, такъ и фактическаго характера. Если пересмотръ тарифовъ производится съ тою цѣлью, чтобы получить чуть ли не заранѣе опредѣленную необходимую государству сумму, то, несомнѣнно, сюда вносится элементъ фискальнаго характера. Элементъ—противорѣчащій основнымъ принципамъ системы тарифовъ. Разъ основною цѣлью пересмотра тарифовъ — говорится въ органѣ Совѣта съѣздовъ промышленности и торговли — является полученіе новыхъ доходовъ въ размѣрѣ 200 милл. руб., то въ данномъ случаѣ будетъ уже не пересмотръ тарифа по существу, а только разверстаніе предположенной къ полученію суммы между разными отраслями промышленности [2]).

Кромѣ того пересмотръ тарифовъ при такихъ условіяхъ является весьма опаснымъ прецедентомъ для практики тарифнаго дѣла и на будущее время. Государству нужны средства для данной цѣли, оно перестраиваетъ систему тарифовъ въ смыслѣ ихъ повышенія, государству въ другое время понадобятся средства для другой цѣли, оно

---

[1]) Промышленность и Торговля № 21, 1 ноября 1914 г.

[2]) Промышленность и Торговля № 21, 1 ноября 1914 г.

опять повышаетъ соотвѣтствующимъ образомъ тарифы, такимъ образомъ нарушается основное условіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ и необходимое условіе правильнаго функціонированія промышленной жизни, а именно *устойчивость* желѣзнодорожныхъ тарифовъ и ихъ *самодовлѣющая коммерческая природа.*

Сторонники пересмотра желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ данное время съ цѣлью повышенія доходности желѣзныхъ дорогъ исходятъ изъ того, что у населенія послѣ прекращенія продажи питей остался милліардъ рублей, т.-е. увеличилась платежная способность населенія, поэтому представляется вполнѣ справедливымъ и возможнымъ путемъ ли налога или повышенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ получить хоть 250 милл. рублей, т.-е. по крайней мѣрѣ $^1/_4$ часть того прироста благосостоянія, которое получилось вслѣдствіе уменьшенія расходовъ на вино. Но не говоря уже о томъ, что въ расчетѣ на этотъ „милліардъ“ въ достаточной мѣрѣ, и помимо желѣзнодорожнаго налога въ прямомъ или переносномъ смыслѣ слова (повышеніе тарифовъ), увеличены всякаго рода косвенные и прямые налоги, самое утвержденіе объ увеличеніи платежной способности населенія не только теперь, но и въ ближайшее время послѣ войны является весьма спорнымъ. Если бы этотъ „милліардъ“ сбереженія платежныхъ средствъ населенія имѣлъ мѣсто при нормальныхъ условіяхъ хозяйственной жизни, тогда можно было бы говорить объ увеличеніи платежной способности населенія, и желѣзныя дороги, исходя изъ чисто коммерческаго, единственно, на нашъ взглядъ, правильнаго расчета, могли бы повысить желѣзнодорожные тарифы съ цѣлью увеличенія доходности желѣзныхъ дорогъ. Въ настоящее же и ближайшее послѣ войны время, когда огромное количество наиболѣе дѣеспособнаго трудового населенія на войнѣ и значительная его часть не вернется оттуда, когда крестьянское хозяйство, ослабѣвшее вслѣдствіе значительнаго сокращенія трудовыхъ силъ, уменьшенія количества скота и др. условій военнаго времени, будетъ переживать, а отчасти, и теперь уже переживаетъ болѣе или менѣе длительный періодъ депрессіи [1]), когда фабрично-

[1]) *Б. Черненковъ* въ статьѣ «Трудовой кризисъ въ крестьянскомъ хозяйствѣ» (Русск. Вѣд. № 25, 1915 г.) полагаетъ, что въ общемъ не менѣе 80% крестьянскихъ семей ведутъ свое хозяйство почти исключительно собственными силами. Согласно расчетамъ автора, произведеннымъ на основаніи данныхъ земской статистики, оказывается, что свыше половины (55,6%) крестьянскихъ семей имѣютъ въ своемъ составѣ только одного работника. Уходъ одного мужчины означаетъ для нихъ полную потерю мужской рабочей силы, весь трудъ веденія хозяйства падетъ въ этихъ семьяхъ на женщинъ и подростковъ. Не такъ сильно пострадаютъ семьи съ двумя—тремя и болѣе работниками, но и въ нихъ убыль рабочей силы скажется замѣтнымъ образомъ.

Хозяйственныя послѣдствія этого громаднаго сокращенія рабочей силы въ деревнѣ опредѣлить не трудно. При потребительно-трудовомъ строѣ между семьей и хо-

заводская производительность въ большинствѣ отраслей промышленности значительно сократилась [1]), и наконецъ, когда городской потребитель, вслѣдствіе непомѣрно растущей дороговизны жизни, можетъ только сокращать свое потребленіе, но никакъ не увеличивать, едва ли можно говорить о ростѣ благосостоянія и повышеніи платежеспособности населенія и на такомъ проблематическомъ фундаментѣ строить новую схему желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

зяйствомъ существуетъ неразрывная связь. Возрастаніе семейнаго состава отражается соотвѣтствующимъ увеличеніемъ хозяйства, а сокращеніе семьи и особенно рабочей ея части влечетъ за собою такое же уменьшеніе хозяйства. Отсюда уже a priori ясно, что тотъ колоссальный исходъ рабочихъ силъ изъ деревни, который наблюдается въ настоящее время, долженъ имѣть своимъ неизбѣжнымъ послѣдствіемъ сокращеніе размѣровъ значительнаго числа крестьянскихъ хозяйствъ, которое, по мнѣнію автора, уже началось въ формѣ все болѣе учащающихся случаевъ отказа отъ аренды частновладѣльческихъ земель и въ формѣ продажъ части надѣльной земли.

Другой нашъ спеціалистъ по аграрнымъ вопросамъ *Н. Огановскій*, рисуя картину современнаго положенія сельскаго хозяйства на основаніи оффиціальныхъ данныхъ отдѣла сельской экономіи, говоритъ, что на этой картинѣ густо лежатъ темные тона, наложенные на нашу земледѣльческую жизнь одновременнымъ воздѣйствіемъ двухъ отрицательныхъ факторовъ: *войны* и *неурожая*. Война прежде всего разрѣдила на 15—20% кадры наличныхъ работниковъ и сократила количество рабочаго скота. Убыль рабочихъ отразилась наиболѣе замѣтно въ многоземельныхъ и многопосѣвныхъ районахъ: на Югѣ, Сѣверномъ Кавказѣ и Сибири, гдѣ она уже успѣла сказаться сокращеніемъ площади озимыхъ посѣвовъ. Въ Ставропольской губ. сокращеніе посѣвовъ дошло мѣстами до 15—20% обычной площади, въ Тобольской губ. не засѣяно 30—50% площади посѣва, въ Царствѣ Польскомъ и Литовскихъ губ., вѣроятно, еще больше. Въ общемъ изъ 81 губ. въ 34 губерніяхъ площадь озимыхъ посѣвовъ убавилась противъ прошлаго года.

Итакъ, силы сельскохозяйственной рати ослаблены—ослаблены убылью рабочихъ кадровъ, неурожаемъ, распродажей скота, ликвидаціей продуктовъ по дешевкѣ. Въ сѣверной половинѣ Россіи нѣтъ сѣмянъ для яровыхъ посѣвовъ, въ южной нехватаетъ работниковъ; сѣверяне недобрали теперь на промыслахъ; южане и сибиряки потеряли благодаря осенней дешевизнѣ. Весеннія работы, требующія максимальнаго напряженія, будутъ произведены при максимумѣ силъ и денежныхъ средствъ у трудовыхъ земледѣльцевъ (Н. Огановскій, «Весенняя мобилизація І. Р. В. № 30. 1914 года.

[1]) Анкета, произведенная министерствомъ торговли и промышленности, установила, что до 1 октября 1914 г. закрылось 504 фабрики съ 46589 рабочихъ, кромѣ того сократили свое производство 1034 фабрики, въ которыхъ число рабочихъ упало съ 434 тыс. до 319 тыс. человѣкъ. Около 125 фабрикъ, наоборотъ, увеличили производство и прибавили 17 тысячъ рабочихъ, но въ общемъ лишились заработка около 150 тысячъ рабочихъ. Въ это число не вошли не затронутые анкетой фабрики и заводы Царства Польскаго. Въ одномъ этомъ районѣ, по указаніямъ Л. Крживицкаго, изъ 400 тысячъ фабричныхъ рабочихъ не болѣе 50 тысячъ имѣетъ какой-либо заработокъ. Въ общемъ по имперіи, слѣдовательно, имѣется почти полмилліона рабочихъ, лишившихся постоянныхъ средствъ жизни. Считая среднюю рабочую плату отъ 25-ти до 30-ти руб. въ мѣсяцъ, мы имѣемъ потерю заработка этой рабочей арміи въ размѣрѣ 12,5—15 милліоновъ рублей въ мѣсяцъ (А. Шингаревъ, «Подаренный и возвращенный милліардъ». Р. В. № 8, 1915г.)

Вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя упускать изъ виду того обстоятельства, что этотъ „милліардъ“ рублей, занимавшій такое видное мѣсто въ нашемъ „пьяномъ бюджетѣ“, игралъ значительно *меньшую роль въ общемъ* торговомъ оборотѣ страны.

По даннымъ министерства торговли и промышленности оборотъ питейно-трактирной торговли составляетъ 13,5% общаго торговаго оборота страны [1]). Но если мы примемъ во вниманіе, что сюда входитъ не только питейная статья, но и продовольственная, а главное, если мы примемъ во вниманіе, что питейная торговля здѣсь цѣликомъ учтена, такъ какъ она подлежала податному обложенію, а остальные виды торговой дѣятельности учтены не цѣликомъ, а только тѣ, которые такъ или иначе облагаются фискомъ, мелкая же, базарная и ярмарочная крестьянская торговля приведенными данными совершенно не учитывается, но учтены также въ большинствѣ случаевъ такія крупныя отрасли нашей торговли, какъ хлѣбная торговля, торговля скотомъ и т. п., то принимая все сказанное во вниманіе, едва ли можно въ большемъ размѣрѣ выразить значеніе питейной торговли, какъ въ 5—6% общаго торговаго оборота страны. Если размѣры торговаго оборота возможно считать извѣстнымъ показателемъ платежеспособности населенія, то едва ли можно сомнѣваться въ томъ, что въ настоящее время нашъ торговый оборотъ испыталъ, и въ ближайшее послѣ войны время испытаетъ, вѣроятно, значительно большее сокращеніе, чѣмъ на 5—6% его общей суммы, бывшей до наступленія военнаго времени.

По крайней мѣрѣ, поскольку о размѣрахъ сокращенія торговаго оборота можно судить по даннымъ о товарномъ движеніи на желѣзныхъ дорогахъ, то вѣдь само правительство въ проектѣ росписи на 1915 годъ предполагаетъ сокращеніе перевозокъ въ періодъ военнаго времени въ размѣрѣ 37% [2]), а фактическія данныя за августъ и сентябрь показываютъ, что сокращеніе товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ выразилось свыше 30% противъ прошлогодняго грузооборота [3]). Весьма сомнительно, чтобы съ прекращеніемъ войны торговый оборотъ сейчасъ же вошелъ въ колею нормальнаго развитія.

Сторонниками пересмотра желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ качествѣ показателя увеличенія платежной способности населенія послѣ прекращенія продажи спиртныхъ напитковъ выдвигается фактъ значительнаго прироста вкладовъ въ государственныя сберегательныя кассы.

---

[1]) «Торговля и Промышленность Европейской Россіи по районамъ». Изд. Мин. Торг. и Пром. Общая часть, стр. 20.

[2]) Вѣстникъ Финанс., Промышл. и Торговли № 48. 1914 г. (приложеніе).

[3]) Таблицы результатовъ эксплоатаціи по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ за августъ и сентябрь 1913 и 1914 гг. (по предварит. даннымъ).

Сумма вкладовъ за сентябрь 1914 г. увеличилась на 17 милл. рублей или 18% сравнительно съ тѣмъ же мѣсяцемъ предыдущаго года, за октябрь отчетнаго года на 15,5 милл. рублей или 17,6 % [1]). Однако при этомъ необходимо принять во вниманіе, что въ сентябрѣ и октябрѣ 1914 года противъ тѣхъ же мѣсяцевъ предыдущаго года увеличилось число сберегательныхъ кассъ съ 8,48 тыс. до 9 тыс., т.-е. на 6,3% [2]). Но помимо этого, можемъ ли мы признать, особенно въ настоящее—пертурбаціонное время, что указанный приростъ вкладовъ обусловливается прекращеніемъ питейной продажи и что онъ можетъ служить достаточнымъ показателемъ повышенія платежной способности населенія.

Вѣдь на этотъ приростъ вкладовъ могли оказать вліяніе многочисленныя условія, вытекающія изъ нарушенія нормальнаго теченія хозяйственной жизни, т.-е. не положительнаго, а скорѣе отрицательнаго характера.

Какъ показываютъ данныя анкеты министерства торговли и промышленности, отъ обстоятельствъ военнаго времени, нарушенія транспорта и т. д., наиболѣе пострадали мелкія промышленныя предпріятія, значительная часть которыхъ вынуждена была ликвидировать свои дѣла, то же, вѣроятно, можно сказать и относительно нѣкоторыхъ мелкихъ ремесленныхъ и торговыхъ предпріятій. Такимъ образомъ, извѣстная часть средствъ, затрачивавшихся до войны на производство, при нарушеніи нормальнаго теченія хозяйственной жизни, извлеченная изъ процесса производства, могла поступить въ сберегательныя кассы. Въ крестьянскомъ хозяйствѣ, благодаря сокращенію количества ѣдоковъ и скота, въ результатѣ мобилизаціи и благодаря правительственнымъ пайкамъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ при наличіи извѣстныхъ условій могли образоваться нѣкоторые излишки хлѣба и другихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, т.-е. тѣхъ продуктовъ, на которые въ послѣднее время значительно поднялись цѣны, отъ реализаціи которыхъ вырученныя суммы частью могли быть положены на сбереженіе въ кассы. Наконецъ, и уходящіе на войну какъ изъ низшихъ, такъ и среднихъ классовъ, послѣ ликвидаціи дѣлъ, часть средствъ могли вложить въ сберегательныя кассы въ видѣ нѣкотораго обезпеченія своихъ семей и своего личнаго обезпеченія на будущій „черный день“. На основаніи сказаннаго, надо полагать, что значительная часть разсматриваемаго прироста вкладовъ является результатомъ прошедшаго и, быть можетъ, давно прошедшаго труда, а не текущаго, который создаетъ новые рессурсы какъ для потребленія, такъ и накопленія.

---

[1]) Вѣстникъ Финанс., Промышл. и Торговли № 51, 1914 г. и № 1, 1915 г.

[2]) Вѣстникъ Финанс., Пром. и Торг. № 51. 1914 г.

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что значительная доля этого прироста является сбереженіемъ про „черный день“. Что именно такой характеръ носитъ указанный приростъ сбереженій, показываютъ сравнительныя данныя за разсматриваемые мѣсяцы и годы о выдачахъ: такъ, въ то время какъ сумма вкладовъ за сентябрь и октябрь 1914 г. противъ прошлаго года увеличилась на 17—18%, сумма выдачъ сократилась на 12,4% (сентябрь) и 7,6% (октябрь) [1]).

Во время войны—предостерегаетъ отъ излишняго оптимизма по поводу разсматриваемаго роста вкладовъ М. И. Боголѣповъ—можно наблюдать сильный приростъ вкладовъ въ банкахъ, сберегательныхъ кассахъ, во время войны способны къ разбуханію текущіе счета. Но было бы рисковано эти показатели признать за свидѣтельство объ обогащеніи націи во время войны. Эти показатели слѣдуетъ считать ложными признаками обогащенія націи. Стагнація промышленности, замедленіе темпа торгово-промышленнаго оборота, насыщеніе денежнаго обращенія массой новыхъ денежныхъ знаковъ, отсутствіе экспорта капиталовъ, сильное сокращеніе покупокъ цѣнныхъ бумагъ, упадокъ и порою полное прекращеніе промышленнаго учредительства—все это приводитъ къ тому, что свободныя средства ищутъ возможно болѣе удобнаго временнаго помѣщенія на счетахъ въ банкахъ или въ сберегательныхъ кассахъ [2]).

Такимъ образомъ дѣлать на основаніи голаго факта прироста вкладовъ какія бы то ни было умозаключенія о повышеніи платежеспособности населенія и на этомъ основаніи строить повышеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ было бы крайне неосмотрительнымъ.

Наконецъ, сторонники пересмотра тарифовъ съ цѣлью повышенія доходности желѣзныхъ дорогъ указываютъ на то, что пересмотръ тарифовъ вовсе не предполагаетъ непремѣнно повышенія существующихъ ставокъ схемы желѣзнодорожныхъ тарифовъ, что во многихъ случаяхъ можно достигнуть поднятія доходности желѣзныхъ дорогъ путемъ пониженія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и тамъ, гдѣ это будетъ признано цѣлесообразнымъ, тарифы не только не будутъ повышены, но, напротивъ, понижены. Этотъ аргументъ вполнѣ правильный, но опять-таки правильный при нормальныхъ условіяхъ хозяйственной жизни, при промышленномъ подъемѣ, растущей емкости рынка и т. д., представляется несостоятельнымъ, поскольку мы имѣемъ въ виду настоящее и ближайшее будущее послѣ войны время. Если экономическая депрессія обусловливается, внѣ зависимости отъ желѣз-

---

[1]) «Вѣстникъ Финансовъ, Промышл. и Торг.», № 51 1914 г. и № 1 1915 г.

[2]) М. И. Боголѣповъ. «Война и Рынокъ Капиталовъ». Вѣстникъ Финансовъ, Промышл. и Торговли. 3 мая 1915 г. № 18.

нодорожныхъ тарифовъ, цѣлымъ рядомъ другихъ причинъ, то сколько бы мы ни понижали желѣзнодорожные тарифы, мы этимъ въ большинствѣ случаевъ не увеличимъ ни товарнаго движенія, ни доходности желѣзныхъ дорогъ, можемъ только нѣсколько облегчить промышленности пережить критическое для нея время. Въ періоды экономическихъ депрессій и кризисовъ такое пониженіе тарифовъ производится нерѣдко желѣзными дорогами въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣв. Америки, но въ то время они обычно не только не получаютъ отъ такого пониженія прироста доходности, но, напротивъ, сознательно этимъ сокращаютъ свою доходность въ томъ разсчетѣ, что пережившая кризисъ и окрѣпшая промышленность въ будущемъ приливомъ новыхъ грузовъ вознаградитъ дороги за ихъ настоящія потери. Если пониженіе тарифовъ въ періодъ депрессій въ большинствѣ случаевъ не можетъ въ это время повысить доходности желѣзныхъ дорогъ, то повышеніе тарифовъ въ такое время можетъ усилить только дезорганизацію промышленной жизни, оно подрубаетъ тотъ сукъ, на которомъ собственно и живутъ желѣзныя дороги. Вообще же намъ кажется, что при настоящихъ условіяхъ ссылка на возможность пониженія тарифовъ при ихъ пересмотрѣ носитъ болѣе софистическій характеръ, характеръ приличествующаго данному случаю декорума, а не серьезнаго намѣренія стремиться путемъ пониженія тарифовъ къ повышенію доходности желѣзныхъ дорогъ [1]).

Въ общемъ теперь уже можно предвидѣть, въ какомъ направленіи будетъ производиться пересмотръ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, это, несомнѣнно, по существу, будетъ главнымъ образомъ р а с к л а д к а необходимой правительству суммы и мы получимъ новую систему тарифовъ, въ которой будетъ фигурировать тотъ же желѣзнодорожный налогъ, только въ болѣе скрытой формѣ, болѣе тѣсно и искусно слитый съ системой желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Мало того, мы теперь уже съ достаточной точностью можемъ представить себѣ новую схему желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Существующій желѣзнодорожный налогъ, если такъ можно выразиться, давитъ на „голову“ дифференціалами, но это, съ какой бы стороны ни посмотрѣть, является сплошнымъ недоразумѣніемъ и какимъ-то тарифнымъ недомысліемъ. Центръ тяжести повышенія тарифовъ въ новой

---

[1]) Въ этомъ отношеніи болѣе откровененъ проф. П. П. Мигулинъ, который прямо говоритъ, что „Вообще онъ противъ увеличенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, но въ военное время, когда желѣзнодорожныя перевозки поневолѣ сокращаются, когда спросъ на желѣзнодорожныя перевозки растетъ, и населеніе охотно готово переплачивать за нихъ, лишь бы пользоваться желѣзными дорогами, повышеніе тарифовъ вполнѣ справедливо и падаетъ равномѣрно на все населеніе“. („Новый Экономистъ“, 2 августа 1914 г., № 31).

схемѣ будетъ перенесенъ на среднія и дальнія разстоянія, т.-е. употребляя техническое выраженіе, онъ будетъ давить на „корпусъ“ и „хвостъ“ дифференціала.

И дѣйствительно, въ проектахъ схемы тарифовъ на хлѣбные, текстильные товары и мануфактуру, выработанныхъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, мы видимъ небольшое увеличеніе ставокъ на короткихъ разстояніяхъ, и значительное повышеніе на среднихъ и дальнихъ разстояніяхъ, въ большинствѣ случаевъ равное соотвѣтствующимъ ставкамъ налога [1]).

[1]) Въ подтвержденіе сказаннаго приводимъ нѣкоторыя данныя изъ проэктовъ новой схемы тарифовъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, дающихъ разницу по дѣйствующимъ и проектируемымъ тарифамъ и сопоставленіе ея со ставками временнаго грузового налога. При чемъ, здѣсь мы приводимъ данныя только въ предѣлахъ 400—4000-верстнаго пояса, т.-е. того пояса, въ которомъ совершается преобладающая доля желѣзнодорожныхъ перевозокъ цѣнныхъ грузовъ (мануфактуры и текстильныхъ матеріаловъ).

На разстояніяхъ версты. / Классы и Дифференціалы.	Разница въ провозныхъ платахъ по проектируемымъ тарифамъ сравнительно съ дѣйствующими въ копейкахъ съ пуда.										Ставки временнаго грузового налога съ пуда въ копейкахъ.
	400	500	600	700	800	900	1000	2000	3000	4000	
Классъ 1—А..	+ 7,14	+ 8,93	+10,71	+12,00	+12,00	+12,00	+12,00	+12,00	+12,00	+ 9,62	10,00
» 1—Б..	+ 3,57	+ 7,74	+10,51	+10,51	+10,52	+10,51	+10,51	+ 9,40	+ 9,40	+ 6,62	10,00
» 1—В..	+ 5,79	+ 7,46	+ 9,12	+ 9,96	+ 9,96	+ 9,95	+ 9,95	+ 8,84	+ 8,84	+ 6,06	10,00
Дифф. № 1...	+10,00	+10,00	+10,00	+10,00	+10,00	+ 9,66	+ 9,66	+ 9,26	+ 9,26	+ 3,25	10,00
» № 2...	+10,00	+10,00	+10,00	+10,00	+10,00	+10,00	+10,00	+10,00	+10,00	+ 9,75	10,00
» № 4...	+ 7,84	+ 7,83	+ 7,84	+ 7,84	+ 7,84	+ 7,84	+ 7,84	+ 5,92	+ 3,96	+ 3,70	8,00
» № 9...	+ 5,36	+ 5,36	+ 5,36	+ 5,39	+ 5,39	+ 5,39	+ 5,39	+ 3,97	+ 1,58	+ 0,15	6,00
» № 11..	+ 7,63	+ 7,63	+ 7,63	+ 7,63	+ 7,63	+ 7,63	+ 7,63	+ 7,63	+ 7,63	+ 7,41	8,00
» № 12..	+ 5,36	+ 5,36	+ 5,95	+ 5,95	+ 5,95	+ 5,95	+ 5,95	+ 5,95	+ 4,18	+ 0,82	6,00
» № 17..	+ 7,65	+ 7,65	+ 7,65	+ 7,65	+ 7,65	+ 7,65	+ 7,65	+ 7,65	+ 7,65	+ 7,65	8,00
» № 20..	+ 5,77	+ 5,77	+ 5,77	+ 5,77	+ 5,77	+ 5,77	+ 5,77	+ 5,77	+ 5,12	+ 0,27	6,00
» № 29..	+ 3,97	+ 4,61	+ 4,70	+ 4,80	+ 4,90	+ 4,98	+ 4,98	+ 4,98	+ 4,33	+ 1,02	5,00

Приведенныя данныя проекта пересмотра (повышенія) желѣзнодорожныхъ тарифовъ являются весьма яркимъ доказательствомъ какъ того, что въ сущности этотъ пересмотръ есть нечто иное, какъ раскладка требуемой правительству налоговой суммы, такъ и того, какъ упрощенно механически конструируется новая схема желѣзнодорожныхъ тарифовъ подъ давленіемъ соображеній фискальнаго характера. Впрочемъ фискальнаго происхожденія новой схемы желѣзнодорожныхъ тарифовъ, повидимому, не отрицаетъ и само министерство финансовъ, которое въ лицѣ тарифнаго комитета опредѣленно заявляетъ, что „главнѣйшія основанія, которыми руководствовался Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ при составленіи новой схемы, были: повышеніе платъ на короткихъ и среднихъ разстояніяхъ съ тѣмъ, чтобы повышеніе это, въ соотвѣтствіи съ пожеланіями промышленности, не превышало размѣра существующаго временнаго грузового налога“.(Утвержд. Министр. Финансов. 4 мая с. г. Журнал. засѣд. тарифн. комит. отъ 1 апр. 1915 г. № 2117).

Въ такомъ же приблизительно направленіи можно ожидать повышенія всей схемы нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ [1]).

Возвращаясь къ дальнѣйшей исторіи желѣзнодорожнаго налога, нельзя не отмѣтить той путаницы, которую внесъ налогъ въ систему дѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Онъ прежде всего на извѣстныхъ разстояніяхъ совершенно нарушилъ существовавшее соотношеніе между цѣной провоза грузовъ пассажирской скорости съ одной стороны и большой и малой скоростью съ другой.

Какъ извѣстно, перевозка грузовъ въ поѣздахъ пассажирской скорости обходится дороже, чѣмъ въ поѣздахъ большой скорости, и значительно дороже, чѣмъ въ поѣздахъ малой скорости, что обусловливается прежде всего тѣмъ, что себѣстоимость перевозки пассажирской скорости для желѣзныхъ дорогъ значительно выше себѣстоимости перевозокъ большой и малой скорости. Такъ, на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ до введенія налога провозная плата пуда груза пассажирской скоростью была въ 3 раза дороже сравнительно съ провозной платой перевозки большой скоростью ($^1/_2$ коп. противъ $^1/_6$ коп. съ пуда), въ 4—8 разъ дороже перевозокъ малой скоростью, для высокоцѣнныхъ грузовъ, таксируемыхъ по высшимъ классамъ ($^1/_2$ коп. противъ $^1/_8$—$^1/_{15}$ коп. съ пуда) и въ 10—30 разъ дороже перевозки грузовъ малой скоростью, таксируемыхъ по среднимъ и низшимъ классамъ ($^1/_2$ коп. противъ $^1/_{18}$—$^1/_{65}$ коп. съ пуда).

Желѣзнодорожный налогъ, благодаря примѣненію различныхъ принциповъ обложенія къ перевозкамъ пассажирской скорости съ одной стороны (пропорціональное обложеніе) и перевозкамъ большой и малой скорости съ другой (попудное обложеніе),—на извѣстныхъ разстояніяхъ совершенно перепуталъ существовавшія соотношенія между провозной платой разсматриваемыхъ скоростей: то, что оцѣнивалось ранѣе въ 3—4 раза дороже, стало въ 4—10 разъ дешевле, а то, что стоило въ 10—30 разъ дешевле, стало съ введеніемъ налога въ $1^1/_2$—4 раза дороже [2]).

И въ дѣйствующемъ тарифѣ до введенія желѣзнодорожнаго налога для грузовъ малой скорости на разстояніи 5—10 верстъ, а для большой—5—20 верстъ существовало нѣкоторое нестроеніе въ провозныхъ платахъ сравнительно съ стоимостью провоза пассажирской ско-

---

[1]) Когда были написаны эти строки, нами была получена новая (повышенная) схема классныхъ тарифовъ для грузовъ малой скорости и схема для грузовъ большой скорости, принятая тарифнымъ комитетомъ и утвержденная министромъ финансовъ, схемы эти подлежатъ введенію въ дѣйствіе съ 26 ноября с. г., т.-е. со времени прекращенія дѣйствія желѣзнодорожнаго налога. Указанныя новыя схемы приводятся нами въ приложеніи I наряду съ дѣйствующими схемами ж. д. тарифовъ.

[2]) См. таблицу II приложеніе.

ростью, вслѣдствіе того, что кромѣ провозной платы съ грузовъ большой и малой скорости взимаются дополнительные сборы, а съ перевозокъ пассажирской скоростью таковыхъ сборовъ не взимается. Однако существовавшее ранѣе нестроеніе, выражавшееся въ небольшомъ превышеніи провозныхъ платъ на очень короткихъ разстояніяхъ для грузовъ большой и малой скорости передъ пассажирской скоростью, все-таки являлось терпимымъ. Желѣзнодорожный налогъ усилилъ въ нѣсколько кратъ это нестроеніе, и значительно раздвинулъ его рамки дѣйствія, такъ что уже на значительномъ протяженіи соотношенія провозныхъ платъ между пассажирской и большой и малой скоростью наперекоръ разсудку совершенно перепутались: по сравненію съ пассажирской скоростью провозная плата большой скорости стала дороже на разстояніи 125 верстъ, провозная плата малой скорости по высшимъ классамъ стала дороже пассажирской скорости на разстояніи 40—65 верстъ, по среднимъ классамъ дороже на разстояніи 20—30 верстъ и даже провозная плата по низкому тарифу IX-го класса, которая должна быть въ 20 разъ ниже стоимости провоза пассажирской скоростью, послѣ введенія налога на протяженіи 5—10 верстъ сдѣлалась въ $1^1/_2$—2 раза выше этой послѣдней.

Такое крупное нестроеніе въ провозныхъ платахъ по разсматриваемымъ скоростямъ незамедлительно повлекло за собою опредѣленныя послѣдствія. Вслѣдъ за введеніемъ желѣзнодорожнаго налога подмосковныя станціи были завалены товарами, особенно мануфактурой, предъявляемой къ перевозкѣ пассажирской скоростью. Желѣзныя дороги оказались неподготовленными для перевозки такого значительнаго количества товаровъ пассажирской скоростью (мануфактура до этого перевозилась малой, отчасти большой скоростью), да и по техническимъ условіямъ пассажирскіе поѣзда не могутъ быть используемы въ широкихъ размѣрахъ для перевозокъ товаровъ, однако другого выхода не было—пришлось возить мануфактуру пассажирской скоростью. Получился, дѣйствительно, анекдотическій случай, характерный для нашихъ условій жизни: сотни тысячъ народа мы возимъ товарными поѣздами и съ товарной скоростью (въ „теплушкахъ"), товарными поѣздами возимъ больныхъ и раненыхъ солдатъ, а мануфактура, поощряемая остроумнымъ построеніемъ желѣзнодорожнаго налога, возится у насъ съ пассажирскими поѣздами и пассажирской скоростью.

Однако помимо этой дезорганизаціи въ строѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ — желѣзнодорожный налогъ создалъ на короткихъ разстояніяхъ крайне ненормальное соотношеніе между размѣрами обложенія и размѣрами провозной платы въ каждомъ изъ классовъ желѣзнодорожнаго тарифа.

На короткихъ разстояніяхъ налогъ во многихъ случаяхъ въ три,

четыре, пять и шесть разъ превышаетъ провозную плату и этимъ вноситъ сильную пертурбацію въ сложившіяся промышленныя и торговыя отношенія въ районахъ, ближнихъ къ рынкамъ сбыта.

Для характеристики того, насколько такого рода ненормально-высокое повышеніе провозныхъ платъ можетъ отрицательно повліять на экономическія условія многихъ промышленныхъ районовъ, я приведу одинъ довольно показательный случай.

Съ цѣлью привлеченія перевозокъ мануфактуры на желѣзную дорогу въ 1911 г. для одной изъ крупныхъ мануфактурныхъ отдѣлочныхъ фабрикъ Иваново-Вознесенскаго района, находящейся въ 32 верстахъ отъ г. Иваново-Вознесенска, былъ установленъ на указанное разстояніе исключительный тарифъ въ размѣрѣ 3 коп., вмѣсто нормальнаго 4 коп. съ пуда миткаля. Разсматриваемая фабрика получаетъ суровый миткаль изъ г. Иваново-Вознесенска, отбѣливаетъ его и отбѣленный миткаль опять переотправляетъ въ Иваново-Вознесенскъ. Этотъ нѣсколько пониженный тарифъ оказалъ, повидимому, благотворное вліяніе на развитіе производства предпріятія и въ то же время на ростъ перевозокъ по жел. дорогѣ. Прибытіе по жел. дорогѣ на фабрику суроваго миткаля увеличилось съ 295 тыс. пудовъ въ 1909 г. до 393 тыс. пуд. въ 1912 г., т.-е. возросло на 33%, отправленіе по жел. дорогѣ съ фабрики бѣленаго миткаля увеличилось съ 432 тыс. пуд. въ 1909 г. до 640 тыс. пуд. въ 1912 г., т.-е. возросло на 48%.

Введенъ желѣзнодорожный налогъ въ размѣрѣ 10 коп. съ пуда мануфактуры, и фабрика даетъ слѣдующее, хотя и вполнѣ лояльное, но вмѣстѣ съ тѣмъ, удручающее показаніе:

„Считая этотъ налогъ существенно необходимымъ по переживаемому времени, а потому и не касаясь здѣсь соотношенія повышенія провозныхъ платъ на топливо, самаго хлопка и всѣхъ продуктовъ его обработки къ рыночной стоимости выработаннаго товара, такъ какъ отъ такихъ надбавокъ казна получитъ новыя средства и весьма значительныя—обращаемъ вниманіе на то обстоятельство, что многія отрасли фабричной дѣятельности, главнымъ образомъ, по обработкѣ чужого товара, будутъ временно парализованы, а можетъ быть и убиты примѣненіемъ къ нимъ общихъ нормъ военнаго налога, а слѣдовательно вмѣсто дохода повлекутъ за собою извѣстный минусъ для казны. Голыя цифры говорятъ объ этомъ вполнѣ убѣдительно. Исключительный тарифъ былъ установленъ, такъ какъ провозная плата въ 3 коп. съ пуда вмѣсто нормальныхъ 4 коп. давала разницу (1 коп.), составляющую жизненный нервъ цѣлой громадной отрасли въ нашей мануфактурѣ, а именно отбѣлкѣ миткаля и суровыхъ тканей для фабрикъ г. Иваново-Вознесенска. Какое пагубное значеніе можетъ имѣть увеличеніе провозной платы съ 3 коп. съ пуда до 13 коп. съ пуда, а въ

оба конца съ 6 коп. до 26 коп. съ пуда — ясно до очевидности, особенно, если принять во вниманіе, что самую работу отбѣлки мы расцѣниваемъ отъ 85 коп. до 1 рубля съ пуда бѣленаго товара.

Новый военный налогъ на провозъ мануфактуры въ 10 коп. съ пуда — заканчиваетъ свое показаніе правленіе фабрики—внѣ всякаго сомнѣнія долженъ или убить нашу отдѣлку чужого товара, или сократить до минимума и во всякомъ случаѣ до того количества, каковое можетъ перевозиться къ намъ на фабрику и обратно къ давальцамъ гужевымъ порядкомъ. Въ томъ и другомъ случаѣ отъ желѣзной дороги отпадетъ все количество перевозимаго ранѣе груза, а казна ни копейки военнаго налога отъ насъ не получитъ".

Если въ такомъ критическомъ положеніи, подъ вліяніемъ желѣзнодорожнаго налога, могло очутиться въ нѣкоторыхъ районахъ производство такого дорогого товара, какъ мануфактура, то не трудно себѣ представить положеніе во многихъ случаяхъ тѣхъ отраслей промышленности, которые производятъ массовые малоцѣнные товары.

Въ виду такихъ печальныхъ фактовъ, обнаружившихся при практическомъ примѣненіи желѣзнодорожнаго налога, совѣтъ министровъ согласился съ предложеніемъ междувѣдомственнаго совѣщанія при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ относительно того, чтобы въ тѣхъ случаяхъ, когда временн й налогъ съ грузовъ превышаетъ 50% провозной платы, налогъ взимался только въ размѣрѣ 50% провозной платы [1]). Это до извѣстной степени ослабило крайне вредное и уродливое вліяніе налога, но, конечно, въ большинствѣ случаевъ не облегчило его тяжести, такъ какъ и пятидесятипроцентная надбавка на провозную плату является обременительной, особенно при перевозкахъ малоцѣнныхъ грузовъ, какъ для производителя, но особенно для потребителя.

---

[1]) Положеніе Сов. Министр. гласитъ: „Въ случаяхъ, когда сумма подлежащаго взысканію съ отправляемаго желѣзнодорожнымъ путемъ груза, установленнаго Высочайше утвержденнымъ 3 ноября 1814 г. Положеніемъ Совѣта Министровъ (Собр. Узак. ст. 2873) временнаго налога, превышаетъ пятьдесятъ процентовъ причитающейся жел. дорогамъ за перевозку такого груза провозной платы, взимать означенный налогъ въ размѣрѣ пятидесяти процентовъ указанной платы". (Сборн. къ тариф. Росс. ж. д. № 2374 опубл. въ собраніи указ. и распор. правительства отъ января 1915 г. № 27 ст. 296).

Указанная скидка налога сверхъ 50% провозной платы введена съ 26 января 1915 г., т.-е. по истеченіи двухъ мѣсяцевъ со времени введенія налога. Кромѣ того

III.

Конкуренція желѣзнодорожнаго транспорта съ гужевымъ.—Измѣненія въ распредѣленіи районовъ монополіи и конкуренціи желѣзнодорожнаго и гужевого транспорта подъ вліяніемъ введенія желѣзнодорожнаго налога.—Вѣроятный учетъ потерь желѣзныхъ дорогъ вслѣдствіе перехода части грузовъ на гужевые пути.

Желѣзнодорожный налогъ, какъ бы съ финансовой и тарифной точки зрѣнія онъ ни отличался отъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, фактически воспринимается экономическимъ оборотомъ какъ повышеніе провозной платы.

для нѣкоторыхъ грузовъ произведено уменьшеніе первоначальныхъ попудныхъ ставокъ налога, а именно:

	Попудныя ставки налога въ копейкахъ.	
	Ж.-д. налогъ въ его первоначальномъ видѣ, дѣйств. съ 26 ноября 1914 г.	Ставки налога согласно послѣдовавшимъ до 1 іюня видоизмѣненіямъ.
Асфальтъ всякій	5	2[1])
Уголь древесный	3	2[2])
а) Дерево въ круглякахъ и чуркахъ, длиною не болѣе $3^3/_4$ арш. при толщинѣ въ верхнемъ обрубѣ не болѣе $5^1/_4$ верш.		
б) Дерево въ круглякахъ и чуркахъ длиною болѣе $3^3/_4$ арш., но не болѣе $4^1/_2$ арш. при толщинѣ въ верхнемъ обрубѣ не болѣе $4^1/_4$ верш.	2	0,50[3])
и в) Расколотое по длинѣ всякой толщины при длинѣ не болѣе $3^3/_4$ арш.		
Известь	3	1[4])
Шлаковый кирпичъ	2	1[4])
Кровельная черепица	2	1[4])
Лѣсные строительные матеріалы (гр. 28/55) II-ой категоріи	3	2[5])
Лѣсные строител. мат. III категоріи	2	1[5])
Доломитъ не въ дѣлѣ	2	0,25
Мѣлъ въ кускахъ	3	0,25
Земля простая	2	0,25
Земля известковая (гажа, шпс. мергель)	3	0,25 [6])
Глина строительная	2	0,25
Мергель	3	0,25
Песокъ обыкнов. и формовой	2	0,25

[1]) Сборн. Тариф. Росс. ж. д. № 2381; [2]) Сб. Тар. № 2374; [3]) Сбор. Тар. № 2378; [4]) Сб. Тар. № 2385 и 2378; [5]) Сб. Тар. № 2381; [6]) Сб. Тар. № 2385.

Каковы же условія повышенія цѣны желѣзнодорожнаго транспорта? Помимо тѣхъ временныхъ условій, которыя созданы войной и на которыя указывалось выше, существуютъ для повышенія цѣны желѣзнодорожной перевозки, какъ и всѣхъ другихъ факторовъ производства, опредѣленныя общія условія, которыя опредѣляютъ характеръ, размѣры и предѣлы этого повышенія.

Казалось бы, что теоріей желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ теоріей монопольнаго хозяйства, вопросъ объ условіяхъ повышенія цѣны перевозки долженъ былъ бы быть разработанъ въ такой мѣрѣ, чтобы дать исходные пункты для практики при рѣшеніи вопроса о повышеніи тарифовъ. Однако, современная теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ не представляется настолько разработанной, чтобы въ полной мѣрѣ дать отвѣтъ на интересующій насъ вопросъ.

Поэтому для выясненія общихъ условій повышенія цѣны желѣзнодорожной перевозки воспользуемся нѣкоторыми указаніями изъ общей теоріи цѣны. Marshall намѣчаетъ слѣдующія условія, при наличности которыхъ возможно повышеніе цѣны факторовъ производства:

1) Первое условіе заключается въ томъ, чтобы этотъ факторъ самъ по себѣ былъ существеннымъ (essential) въ производствѣ блага, и такимъ предметомъ, который не могъ бы быть замѣненъ съ успѣхомъ по низшей цѣнѣ другимъ.

2) Важно, чтобы производство, для котораго необходимъ разсматриваемый факторъ, было однимъ изъ тѣхъ, спросъ на которыя устойчивъ и не эластиченъ; такъ что задержка (a check) въ предложеніи побудитъ потребителей предложить тѣмъ высшую цѣну за него, чѣмъ менѣе они склонны лишиться его; но здѣсь опять привходитъ условіе, чтобы разсматриваемое благо не могло быть субституировано по цѣнѣ только нѣсколько высшей, чѣмъ цѣна разсматриваемаго блага.

3) Третье условіе заключается въ томъ, чтобы только небольшая часть расходовъ производства блага поглощалась цѣной этого фактора [1]).

Указанныя общія условія повышенія цѣны факторовъ производства вполнѣ примѣнимы и къ желѣзнодорожному транспорту, который, какъ указывалось, тоже является однимъ изъ факторовъ производства цѣнностей при современномъ мѣновомъ хозяйствѣ. Вопроса объ отношеніи транспортныхъ издержекъ къ цѣнности товаровъ, а также вышеуказанныхъ двухъ послѣднихъ условій повышенія цѣны перевозки мы коснемся въ дальнѣйшемъ, здѣсь же необходимо остановиться на весьма существенномъ вопросѣ, пріобрѣтающемъ особо важное значеніе съ введеніемъ желѣзнодорожнаго налога, а именно на возможности и усло-

---

[1]) Marshall. Principles of economics p. 385.

віяхъ субституированія желѣзнодорожнаго транспорта, т.-е. на условіяхъ и предѣлахъ конкуренціи гужевого и водяного транспорта.

Какъ извѣстно, въ основѣ конкуренціи желѣзнодорожнаго транспорта съ гужевымъ лежитъ разсчетъ или стремленіе грузовъ двигаться по наиболѣе экономнымъ путямъ, то что E. Sax называетъ „закономъ направленія транспорта“ (Richtungsgesetz des Verkehrs) [1]).

Если мы представимъ себѣ между двумя пунктами двѣ рядомъ идущія дороги, изъ которыхъ одна желѣзная, а другая грунтовая, то не подлежитъ никакому сомнѣнію, что при такихъ условіяхъ въ большинствѣ случаевъ грузъ пойдетъ по болѣе совершенному и болѣе экономному пути—желѣзной дорогѣ.

Если такимъ образомъ сравнительно просто рѣшается вопросъ относительно пунктовъ, расположенныхъ при самой дорогѣ, то вопросъ относительно болѣе экономнаго направленія транспорта въ отношеніи тѣхъ пунктовъ, которые расположены на болѣе или менѣе значительномъ разстояніи отъ погрузныхъ и выгрузныхъ пунктовъ дороги, представляется значительно сложнѣе. Изъ этихъ болѣе отдаленныхъ отъ желѣзной дороги пунктовъ перевозка грузовъ къ рынкамъ сбыта можетъ совершаться или смѣшаннымъ грунтово-желѣзнодорожнымъ путемъ (гужевой подвозъ къ станціи, а отсюда желѣзнодорожная перевозка до пункта сбыта) или же непосредственно отъ указанныхъ пунктовъ, по болѣе прямолинейному и короткому пути—гужевымъ способомъ до рынковъ сбыта. Схематически, въ видѣ геометрической фигуры, первое направленіе можно представить себѣ въ видѣ движенія по катетамъ прямоугольнаго треугольника, второе—по гипотенузѣ.

Если отвлечься отъ цѣлаго ряда положительныхъ и отрицательныхъ условій, имѣющихся какъ на сторонѣ одного, такъ и другого направленія, къ тому же дѣйствующихъ нерѣдко въ обратныхъ направленіяхъ, то можно было бы сказать, что направленіе движенія груза опредѣляется главнымъ образомъ соотношеніемъ провозной платы по смѣшанному грунтово-желѣзнодорожному пути (по катетамъ) и прямолинейному гужевому (по гипотенузѣ).

Основываясь на этомъ общемъ принципѣ направленія транспорта, нами сдѣланъ опытъ опредѣленія съ помощью математическаго пріема тѣхъ измѣненій, которыя вноситъ желѣзнодорожный налогъ въ направленія движенія грузовъ по грунтовымъ и рельсовымъ путямъ. Конечно, какъ всякій математическій пріемъ, онъ можетъ дать лишь

1) E. Sax. Die Verkehrsmittel in Volks—und Staatswirtschaft. I, 50—55.

2) Д. И. Пихно. Желѣзнодорожные тарифы. Опытъ изслѣдованія цѣны желѣзнодорожной перевозки. Кіевъ 1888 г., стр. 70—91.

3) А. И. Чупровъ. Желѣзнодорожное хозяйство. Т. II, стр. 478—501.

4) John Bates Cark. Essentials of economic theory. P. 396—450.

общую схему интересующихъ насъ измѣненій, не исчерпывая всего того сложнаго разнообразія, какое представляетъ собою экономическая дѣйствительность.

Итакъ, мы принимаемъ произвольной величины районъ, а именно для высокоцѣнныхъ грузовъ (мануфактура)—40 верстъ, для среднихъ по цѣнѣ (хлѣбные грузы)—30 верстъ и для малоцѣнныхъ громоздкихъ грузовъ (дрова)—20 верстъ по обѣ стороны полотна желѣзной дороги. Районъ этотъ посединѣ прорѣзывается желѣзной дорогой длиною въ 100 верстъ, которая на пограничной полосѣ района примыкаетъ къ рынку сбыта, куда отправляютъ и откуда получаютъ свои грузы населенные пункты района. Населенные пункты района, числомъ отъ 400 (для малоцѣнныхъ грузовъ) и 800 (для высокоцѣнныхъ грузовъ) располагаются съ извѣстной математической правильностью (хотя, конечно, можно расположить ихъ въ какомъ угодно порядкѣ, такъ какъ это у насъ постоянная величина) по пятиверстнымъ поясамъ на разстояніи въ 2-хъ верстахъ другъ отъ друга. Отъ каждаго изъ указанныхъ пунктовъ вычисляется разстояніе до принятаго нами рынка сбыта по смѣшанному грунтово-желѣзнодорожному направленію (по катетамъ) и прямолинейному гужевому (гипотенузѣ).

На основаніи этихъ данныхъ о разстояніяхъ перевозки и данныхъ о стоимости пудо-версты, гужевой и желѣзнодорожной перевозки исчислены нами провозныя платы по разсматриваемымъ направленіямъ отъ пунктовъ района до рынковъ сбыта. Для исчисленія стоимости гужевого извоза нами разработаны данныя анкеты Московскаго Порайоннаго Комитета относительно стоимости гужевой перевозки въ 750-ти промышленныхъ заведеніяхъ московскаго района [1]). Такъ какъ эти данныя относятся къ 1912 году, то они въ общемъ нѣсколько повышены и вообще нѣсколько видоизмѣнены, но въ данномъ случаѣ характеръ указанныхъ измѣненій не имѣетъ существеннаго значенія, такъ какъ при томъ сравнительномъ методѣ, которымъ мы пользуемся, разъ мы стоимость гужевой перевозки предполагаемъ величиной постоянной, то мы можемъ пользоваться совершенно гипотетическими данными. При учетѣ стоимости провоза по желѣзной дорогѣ нами учитывалась провозная плата въ собственномъ смыслѣ (по тарифнымъ ставкамъ) и соотвѣтствующіе дополнительные сборы, а также прибавлялось $1^1/_2$ коп. для мануфактуры и хлѣба и 1 коп. для дровъ за доставку груза со станціи до мѣста назначенія.

Сопоставляя провозныя платы по указаннымъ направленіямъ, мы на особо вычерченной сѣткѣ отмѣчаемъ тѣ пункты района, для которыхъ величина провозной платы какъ по одному, такъ и по другому

---

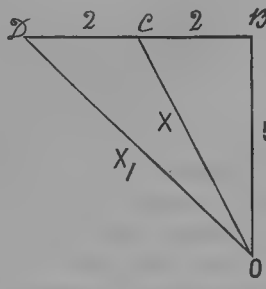
[1]) Сводные итоги о стоимости гужевой перевозки приводятся на стр. 46.

направленію одинакова (или почти одинакова). Соединяя прямой такіе пункты, мы получаемъ для всего района тотъ, по выраженію Джевонса, „margin of indifference“, т.-е. тотъ предѣлъ или границу, на которой отправителямъ въ смыслѣ издержекъ перевозки безразлично, пользоваться ли рельсовымъ путемъ или гужевой перевозкой.

По одну сторону отъ этого предѣла ближе къ желѣзной дорогѣ располагаются пункты, для которыхъ стоимость провоза по смѣшанному грунтово-желѣзнодорожному пути ниже, чѣмъ по прямолинейному гужевому, по другую сторону отъ разсматриваемаго предѣла (margin of indifference) располагаются пункты, для которыхъ стоимость перевозки по первому направленію выше, чѣмъ по второму, и для которыхъ слѣдовательно выгоднѣе пользоваться этимъ послѣднимъ. Пункты съ низшими провозными платами по грунтово-рельсовому пути я отношу къ району монопольной перевозки желѣзной дороги, съ низшими же провозными платами по прямолинейному гужевому направленію къ району гужевого извоза [1]).

---

[1]) Общая формула этого учета представляется въ слѣдующемъ видѣ. Представимъ себѣ рядъ прямоугольныхъ треугольниковъ съ однимъ общимъ катетомъ:



Линія OB представляетъ собою желѣзную дорогу въ 5-ти верстномъ разстояніи отъ рынка O.

C и D населенные пункты района, первый въ 2-хъ, второй въ 4-хъ верстахъ отъ станціи B по гужевой дорогѣ.

X и X_1 прямолинейныя грунтовыя дороги отъ населенныхъ пунктовъ къ рынку.

Обозначая черезъ t стоимость провоза по жел. дорогѣ и черезъ g стоимость провоза по грунтовой дорогѣ съ пуда и версты и черезъ g^s гужевую доставку со станціи прибытія на мѣсто назначенія, получимъ слѣдующія формулы соотношенія провозныхъ платъ по грунтово-желѣзнодорожному (катетамъ) и прямолинейному гужевому (гипотенузѣ).

1) $x^2 = 5^2 + 2^2$; $x = \sqrt{5^2+2^2}$; $x_1^2 = 5^2 + 4^2$; $x_1 = \sqrt{5^2+4^2}$.

I. a) $(5t + g^s) + 2g > g(\sqrt{5^2+2^2})$; b) $(5t + g^s) + 2g < g(\sqrt{5^2+2^2})$; c) $(5t + g^s) + 2g = g(\sqrt{5^2+2^2})$.

II. a) $(5t + g^s) + 4g > g(\sqrt{5^2+4^2})$; b) $(5t + g^s) + 4g < g(\sqrt{5^2+4^2})$ и c) $(5t + g^s) + 4g = g(\sqrt{5^2+4^2})$.

Въ формулахъ (a) провозная плата по грунтово-желѣзнодорожному пути больше, чѣмъ по прямолинейному гужевому, слѣдовательно въ этихъ случаяхъ пункты C и D находятся въ районѣ гужевого извоза. Въ формулахъ (b) провозная плата по первому направленію меньше, чѣмъ по второму, слѣдовательно пункты C и D принадлежатъ району монопольной желѣзнодорожной перевозки.

И наконецъ въ формулахъ (c), когда провозныя платы по первому и по второму направленію равны, пункты C и D находятся на границѣ районовъ—монополіи желѣзныхъ дорогъ и гужевого извоза. Для опредѣленія стоимости гужевого провоза, какъ указывалось, мы воспользовались сводными итогами анкеты Московскаго Порайоннаго

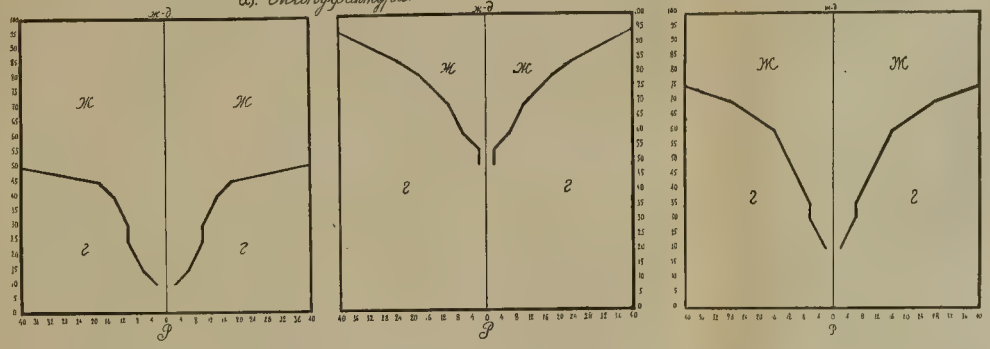
Распредѣленіе раіоновъ монополіи желѣзнодорожнаго и гужевого транспортовъ.

До введенія желѣзнодорожнаго налога.

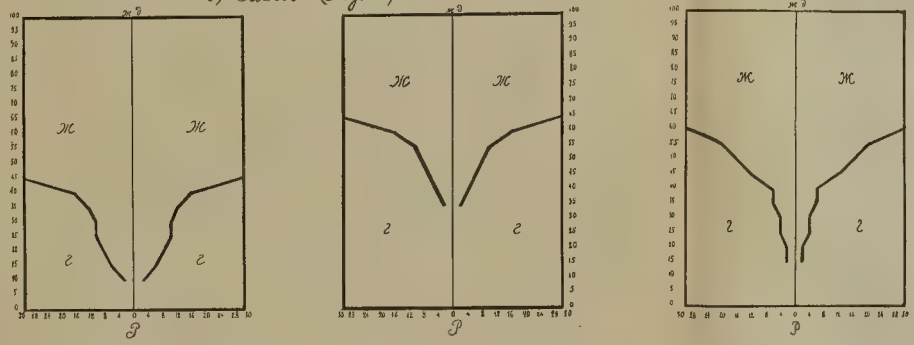
Послѣ введенія желѣзнодорожнаго налога.

Послѣ уменьшенія налога.
(Скидка сверхъ 50% провозной платы).

а). *Мануфактура.*

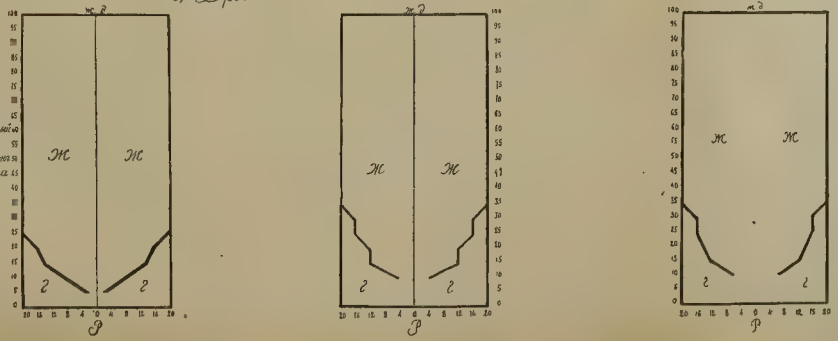


в) *Хлѣбъ (Мука)*



с) *Дрова*

Ж– желѣзнодорожный раіонъ
Г – гужевой раіонъ
Р – раіонъ сбыта



Эти же разсчеты, на основаніи тѣхъ же данныхъ, положены въ основу двухъ другихъ графическихъ изображеній съ однимъ лишь только измѣненіемъ, а именно съ прибавленіемъ къ желѣзнодорожной провозной платѣ соотвѣтствующихъ ставокъ желѣзнодорожнаго налога. Полученные графики даютъ намъ представленіе о тѣхъ измѣненіяхъ, которыя вноситъ желѣзнодорожный налогъ въ распредѣленіе районовъ монополіи желѣзнодорожнаго и гужевого транспорта въ предѣлахъ стоверстнаго разстоянія отъ рынковъ сбыта, конечно, поскольку это представляется возможнымъ учесть на основаніи данныхъ о провозныхъ платахъ.

При разсмотрѣніи предлагаемыхъ графиковъ прежде всего необходимо остановиться на распредѣленіи районовъ монополіи желѣзнодорожной и гужевой перевозки до введенія желѣзнодорожнаго налога и провѣрить, насколько такая конфигурація районовъ, полученная на основаніи соотношенія провозныхъ платъ, отвѣчаетъ фактическому распредѣленію районовъ.

Въ общемъ полученная конфигурація районовъ монополіи желѣзнодорожной и гужевой перевозки вполнѣ отвѣчаетъ тому, что намъ извѣстно изъ практики и теоріи. Сила притяженія рельсоваго пути различна на различныхъ пунктахъ его линіи: она тѣмъ слабѣе, чѣмъ ближе конечный пунктъ, къ которому направляется грузъ по этому пути, и возрастаетъ по мѣрѣ удаленія отъ этого конечнаго пункта. Это явленіе объясняется тѣмъ, что силой притяженія обладаетъ только совершенный путь, слѣдовательно, чѣмъ онъ длиннѣе, тѣмъ больше можетъ вынести на себѣ несовершеннаго подъѣзднаго пути, прибавка котораго

Комитета, при чемъ приняли для мануфактуры и хлѣба нѣсколько повышенныя среднія данныя для промышленныхъ губерній, а для дровъ—средніе итоги по земледѣльческимъ губерніямъ, кромѣ того въ соотвѣтствіи съ принятыми нами короткими разстояніями, дали въ указанныхъ конкретными данными предѣлахъ болѣе дробную дифференцировку провозныхъ платъ въ зависимости отъ увеличенія разстоянія провоза. Въ результатѣ нами получены слѣдующія данныя о стоимости гужевой перевозки которыми мы воспользовались для нашихъ вычисленій:

Пояса (вѣрсты).	Промышленныя губерніи пудо-верста въ коп.	Пояса (версты).	Земледѣльческія губерніи пудо-верста въ коп.
1— 5	0,70	1— 5	0,55
5—10	0,65	5—10	0,50
10—15	0,60	10—15	0,45
15—20	0,55	15—20	0,40
20—25	0,50	20—25	0,35
25—30	0,45	25—30	0,30
30 и болѣе.	0,40	30 и болѣе.	0,25

Стоимость гужевой перевозки по даннымъ анкеты (1912 г.) Московскаго Порайоннаго Комитета.

ГУБЕРНІИ.	Средния годовыя и зимнія платы.	До 10 верстъ.		Отъ 11 до 25 верстъ.		Болѣе 25 верстъ.		Среднее независимо отъ разстояній.	
		Число показаній.	Стоимость провоза съ пудо-версты въ копейкахъ.	Число показаній.	Стоимость провоза съ пудо-версты въ копейкахъ.	Число показаній.	Стоимость провоза съ пудо-версты въ копейкахъ.	Число показаній.	Стоимость провоза съ пудо-версты въ копейкахъ.
I. Промышленныя губ.									
a) Центральныя.									
Московская	Средн. годовая.	70	0,74	17	0,52	—	—	87	0,69
»	Зимняя.	72	0,59	16	0,38	—	—	88	0,55
Владимирская	Средн. годовая.	75	0,74	45	0,42	11	0,25	131	0,58
»	Зимняя.	73	0,64	45	0,33	12	0,24	130	0,49
Калужская	Годовая.	16	0,59	(1)	0,20	11	0,28	28	0,42
»	Зимняя.	15	0,45	(1)	0,20	11	0,20	27	0,34
b) Поволжскія.									
Костромская	Годовая.	5	0,81	6	0,54	(1)	0,38	12	0,63
»	Зимняя.	5	0,63	6	0,39	—	—	11	0,47
Нижегородская	Годовая.	57	0,77	19	0,46	17	0,23	93	0,60
»	Зимняя.	44	0,74	17	0,39	17	0,18	78	0,53
Ярославская	Годовая.	21	0,73	17	0,43	2	0,21	40	0,57
»	Зимняя.	23	0,57	16	0,31	2	0,19	41	0,45
Итого по промышл. губ.	—	239	0,74	99	0,45	41	0,25	379	0,63
II. Земледѣльч. губ.									
a) Центральныя.									
Тульская	Годовая.	29	0,53	14	0,22	4	0,20	47	0,41
»	Зимняя.	28	0,49	16	0,22	4	0,20	48	0,37
Орловская	Годовая.	13	0,50	3	0,30	(1)	0,20	17	0,44
»	Зимняя.	12	0,46	3	0,20	(1)	0,20	16	0,39
Рязанская	Годовая.	26	0,81	17	0.38	5	0,20	48	0,59
»	Зимняя.	26	0,77	17	0,24	5	0,20	48	0,52
Тамбовская	Годовая.	12	0,54	10	0,25	5	0,28	27	0,38
»	Зимняя.	12	0,49	10	0,20	5	0,20	27	0,33
Пензенская	Годовая.	45	0,64	13	0,36	16	0,20	74	0,49
»	Зимняя.	45	0,57	13	0,33	15	0,10	73	0,43
b) Поволжскія.									
Симбирская	Годовая.	45	0,46	34	0,27	20	0,20	99	0,34
»	Зимняя.	38	0,37	34	0,20	20	0,17	92	0,26
Саратовская	Годовая.	13	0,49	8	0,20	7	0.20	28	0,33
»	Зимняя.	5	0,28	5	0,20	7	0,17	17	0,21
c) Бѣлорусскія.									
Смоленская	Годовая.	12	0,62	13	0,32	—	—	25	0,46
»	Зимняя.	12	0,50	12	0,20	—	—	24	0,34
Могилевская	Годовая.	6	0,60	6	0,30	6	0,30	18	0,40
»	Зимняя.	4	0,40	5	0,20	6	0,20	15	0,25
Итого по земледѣл. губ.	—	201	0,58	118	0,30	69	0.22	383	0,43

должна быть парализована въ общей суммѣ расходовъ передвиженія сравнительно съ конкурирующимъ болѣе короткимъ несовершеннымъ путемъ. [1])

Любопытно было бы по этому вопросу располагать фактическими данными. Къ сожалѣнію въ этой области чрезвычайно мало хоть сколько нибудь разработанныхъ матеріаловъ, и единственными данными, которыми мы можемъ для настоящей цѣли воспользоваться, являются данныя грузооборота въ Московскомъ уѣздѣ, разработанныя статистическимъ отдѣломъ Московской Уѣздной Земской Управы. Грузооборотъ, какъ желѣзнодорожный, такъ и гужевой, сгруппированъ здѣсь по десятиверстнымъ поясамъ, располагающимся кольцами вокругъ г. Москвы. О соотношеніяхъ размѣровъ гужевого и желѣзнодорожнаго движенія въ предѣлахъ разсматриваемыхъ поясовъ даетъ отчетливое представленіе помѣщаемая ниже таблица, составленная на основаніи разсматриваемыхъ данныхъ. [2])

Распредѣленіе желѣзнодорожнаго и гужевого грузооборота въ Московск. у. по поясамъ.

	Общій грузооборотъ. тыс. пуд.	Изъ нихъ перевезено гужемъ по жел. дор. абс. ч.	%	абс. ч.	%
а) мануфактура.					
I поясъ (на разст. мен. 10 в. отъ Москвы)....	(500)	(476)	95,2	24	4,8
II „ („ „ 10—20 „ „ „	(500)	(412)	82,4	88	17,6
III „ (20—30 в. и больш. отъ М.).....	(500)	(94)	18,8	406	81,2
б) хлѣбъ.					
I „ „	2135	1827	85,6	308	14,4
II „ „	1971	432	21,9	1539	78,1
III „ „	3003	300	10,0	2703	30,0
в) дрова.					
I „ „	4002	2157	53,9	1845	46,1
II „ „	2791	1176	42,0	1615	58
III „ „	4473	183	4,1	4290	95,9

Данныя таблицы показываютъ, насколько близко это конкретное распредѣленіе перевозокъ между желѣзнодорожнымъ и гужевымъ транспортомъ подходитъ къ вычисленному нами на основаніи соот-

[1]) Д. И. Пихно. Желѣзнодорожные тарифы. К. 1888 стр. 74.

[2]) Экономическо-статистическій сборникъ изд. Статистич. Отдѣл. Моск. Уѣздн. Земск. Управ. М. 1913. Вып. VI, стр. 230—321.

ношенія провозныхъ платъ распредѣленію районовъ и притомъ не только въ общемъ видѣ по отдѣльнымъ поясамъ, но и для отдѣльныхъ видовъ товаровъ.

Переходя къ сравненію распредѣленія районовъ монополіи желѣзнодорожной и гужевой перевозки до введенія желѣзнодорожнаго налога и послѣ его введенія, изъ помѣщаемыхъ выше графиковъ мы видимъ, что вліяніе желѣзнодорожнаго налога на распредѣленіе районовъ монополіи желѣзнодорожнаго и гужевого транспорта въ предѣлахъ стоверстнаго радіуса отъ рынковъ сбыта должно было сказаться въ различной степени для различныхъ грузовъ.

Что касается дорогихъ товаровъ, какъ напр. мануфактура, таксируемыхъ по высокимъ тарифнымъ ставкамъ и обложенныхъ высокой попудной ставкой налога, то желѣзнодорожный налогъ въ своемъ первоначальномъ видѣ долженъ былъ вызвать значительный переходъ грузовъ съ желѣзныхъ дорогъ на гужевую перевозку. Районъ безраздѣльной монополіи гужевого извоза, не превышавшій до введенія желѣзнодорожнаго налога 10 верстъ въ радіусѣ отъ рынковъ сбыта, увеличился до 50-верстъ, т. е. другими словами, желѣзныя дороги послѣ введенія желѣзнодорожнаго налога, въ предѣлахъ стоверстной полосы, прилегающей къ рынкамъ сбыта, должны были потерять перевозки на протяженіи 40 верстъ, т. е. въ этихъ районахъ перевозки цѣнныхъ товаровъ должны были сократиться приблизительно на 40%.

Послѣдовавшее видоизмѣненіе налога, заключающееся въ скидкѣ налога сверхъ 50% провозной платы, значительно ослабило конкуренцію гужевого пути съ желѣзнодорожнымъ. Районъ монополіи гужевого извоза здѣсь достигаетъ только 20 верстъ на разстояніи отъ рынковъ сбыта, т. е. увеличивается противъ той конфигураціи районовъ, которая была до введенія желѣзнодорожнаго налога только на 10 верстъ или на 10%.

Въ предѣлахъ между сферой исключительнаго вліянія гужевого пути и райономъ монополіи желѣзнодорожной перевозки находится конкурентная полоса желѣзнодорожной и гужевой перевозки, которая до введенія желѣзнодорожнаго налога для такихъ дорогихъ товаровъ, какъ мануфактура, локализовалась на разстояніи 10—50 верстъ отъ рынковъ сбыта; съ введеніемъ же желѣзнодорожнаго налога сфера конкуренціи желѣзнодорожной и гужевой перевозки перемѣстилась на разстояніе 50—95 верстъ отъ рынковъ сбыта, а затѣмъ съ установленіемъ указанной скидки налога сверхъ 50% провозной платы нѣсколько придвинулась къ рынкамъ сбыта, локализовавшись на разстояніи 20—75 верстъ.

Измѣненія въ распредѣленія районовъ монополіи и конкуренціи желѣзнодорожнаго и гужевого транспорта подъ вліяніемъ военногрузо-

вого налога для среднихъ по цѣнѣ товаровъ, какъ напр. хлѣбные грузы, представляются, какъ показываютъ графики, въ слѣдующемъ видѣ.

До введенія желѣзнодорожнаго налога районъ монополіи гужевого извоза простирался на протяженіи не свыше 10 верстъ отъ рынковъ сбыта, районъ безраздѣльной монополіи желѣзнодорожной перевозки начинался съ 45-ой версты отъ рынковъ сбыта, между ними, т. е. между 10—45 в., локализовалась полоса конкуренціи желѣзнодорожнаго и гужевого транспорта.

Съ введеніемъ желѣзнодорожнаго налога сфера исключительнаго вліянія гужевой перевозки увеличилась до 35 верстъ въ радіусѣ отъ рынковъ сбыта, т. е. на 25 верстъ или приблизительно на 25% за счетъ сокращенія на эту же величину въ предѣлахъ стоверстной полосы желѣзнодорожнаго района; конкурентная полоса съ 10—45 верстъ отодвинулась на разстояніе отъ рынковъ 35—65 верстъ; и такимъ образомъ сфера исключительной монополіи желѣзнодорожной перевозки перемѣстилась съ 35-ой версты на 65-ую версту.

Позднѣйшая скидка налога сверхъ 50% провозной платы должна была ослабить указанное вліяніе конкуренціи гужевого пути съ желѣзнодорожнымъ; съ этого момента сфера исключительнаго вліянія гужевого транспорта не превышаетъ 15 верстъ въ радіусѣ, считая отъ рынка, конкурентная полоса локализуется между 15—60 верстами и монополія желѣзнодорожной перевозки начинается съ 60-ой версты рельсоваго пути.

Наконецъ, для такихъ громоздкихъ массовыхъ грузовъ, какъ дрова, сфера монополіи гужевого извоза не выходила, до введенія налога, за предѣлы 5-верстнаго радіуса отъ рынка, въ предѣлахъ между 5—25 верстами располагалась область конкуренціи желѣзнодорожной и гужевой перевозки и съ 25 версты отъ рынковъ сбыта начиналась монопольная полоса желѣзнодорожнаго транспорта.

На этой категоріи перевозокъ массовыхъ дешевыхъ грузовъ вліяніе желѣзнодорожнаго налога не сказалось замѣтнымъ образомъ. Съ введеніемъ грузового налога районъ монополіи гужевой перевозки увеличился съ 5 до 10 верстъ, конкурентная полоса перемѣстилась съ 5—25 верстъ на разстояніе 10—35 верстъ, и такимъ образомъ область монополіи желѣзнодорожной перевозки перемѣстилась съ 25-й версты на 35-ю версту отъ рынка.

Въ дѣйствительности переходъ грузовъ съ желѣзной дороги на гужевую перевозку подъ вліяніемъ желѣзнодорожнаго налога можетъ въ извѣстной мѣрѣ отклониться въ ту или другую сторону отъ исчисленныхъ выше цифръ, потому что, какъ извѣстно, на то или иное направленіе груза (по рельсовому или гужевому пути) могутъ вліять не только расходы по перевозкѣ, но и другія условія. Въ числѣ условій, складывающихся не въ пользу конкуренціи евого гуж транспорта,

является прежде всего дурное качество грунтовыхъ дорогъ, дѣлающее ихъ въ извѣстные періоды (осень, весна) во многихъ случаяхъ почти непроѣзжими. Правда, вліяніе этого фактора при принятомъ нами способѣ исчисленія ослабляется тѣмъ, что гужевая перевозка входитъ составнымъ элементомъ какъ въ одно, такъ и въ другое разсмотрѣнныя нами направленія. Другое условіе, которое существеннымъ образомъ можетъ ослабить конкуренцію гужевой перевозки съ желѣзнодорожной, есть недостатокъ живой лошадиной и рабочей силы, который долженъ особенно замѣтно чувствоваться при передвиженіи массовыхъ громоздкихъ малоцѣнныхъ грузовъ.

Однако, на ряду съ указанными условіями, ослабляющими конкуренцію гужевого транспорта съ желѣзнодорожнымъ—первый передъ послѣднимъ имѣетъ и рядъ преимуществъ. На короткихъ разстояніяхъ гужевая перевозка совершается быстрѣе желѣзнодорожной, такъ какъ, несмотря на техническую быстроту, желѣзныя дороги, благодаря установленнымъ закономъ срокамъ доставки, на близкихъ разстояніяхъ требуютъ въ общемъ значительно большаго времени на доставку груза, чѣмъ гужевая перевозка. Далѣе существеннымъ преимуществомъ сплошной гужевой перевозки передъ желѣзнодорожной является отсутствіе перегрузокъ въ пути, что вызываетъ какъ лишніе расходы, такъ и удлиняетъ время доставки и, наконецъ, нерѣдко вызываетъ порчу груза.

Исходя изъ приведенныхъ выше разсчетовъ и принимая все сказанное во вниманіе, надо полагать, что переходъ грузовъ съ желѣзной дороги на гужевую перевозку подъ вліяніемъ введенія желѣзнодорожнаго налога выразится не менѣе чѣмъ въ 15% для цѣнныхъ товаровъ, 10% для среднихъ по цѣнѣ грузовъ и въ 3% для массовыхъ малоцѣнныхъ грузовъ въ предѣлахъ стоверстнаго пояса товарнаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ.

Конечно, фактически отвлеченіе грузовъ отъ желѣзныхъ дорогъ на гужевую перевозку можетъ быть больше, чѣмъ это нами предположено, вслѣдствіе того, что въ теченіе всего періода войны около половины станцій желѣзнодорожной сѣти постоянно или значительную часть времени совершенно были закрыты для пріема коммерческихъ грузовъ, кромѣ того, перевозка на желѣзныхъ дорогахъ не могла производиться во многихъ случаяхъ и по техническимъ условіямъ (недостатокъ вагоновъ, недостаточная пропускная способность въ нѣкоторыхъ направленіяхъ и т. п.), но въ настоящемъ насъ интересуетъ учетъ вѣроятнаго отвлеченія грузовъ подъ вліяніемъ одного только фактора—введенія военно-грузового налога.

Если при учетѣ вѣроятнаго товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ въ разсматриваемомъ году исходить изъ перевозокъ въ 1910

году [1]), выразившихся въ размѣрѣ 6 милліардовъ пудовъ, изъ коихъ около 750 милл. пудовъ приходится на болѣе цѣнные грузы, около 2450 милл. пудовъ на средніе по цѣнѣ грузы и почти 2800 милл. пудовъ на малоцѣнные товары, то, основываясь на приведенныхъ выше разсчетахъ, мы въ общемъ опредѣлимъ переходъ грузовъ съ желѣзныхъ дорогъ на гужевую перевозку подъ вліяніемъ военногрузового налога въ размѣрѣ около $7_{,5}$% перевозокъ въ предѣлахъ стоверстнаго пояса, что составитъ приблизительно 100 милл. пудовъ или около $1^1/_2$% общаго товарнаго движенія.

Полученные нами результаты расходятся съ тѣми, на нашъ взглядъ, преувеличенными разсчетами относительно отвлеченія грузовъ на гужъ, которые производились нѣкоторыми промышленными организаціями, а именно, что перевозки хлѣба перейдутъ на гужъ на протяженіи 100—150 верстъ отъ рынковъ, перевозки сахара—на протяженіи 100—120 верстъ и т. д.

Разумѣется, въ отдѣльныхъ случаяхъ возможны переходы грузовъ на гужевую перевозку не только на указанномъ разстояніи, но и на значительно большемъ. Такъ, напр., въ настоящее время вслѣдствіе закрытія Вологодско-Архангельской линіи для пріема частныхъ грузовъ, производится перевозка товаровъ гужемъ изъ Архангельска до Вологды параллельно желѣзной дорогѣ на протяженіи 600 верстъ, при чемъ такая перевозка обходится отъ 2 р. 50 к. до 3 р. съ пуда груза за все разстояніе; нѣкоторое количество грузовъ перевозится изъ Архангельска гужемъ даже въ Петроградъ, т.-е. на разстояніи около 1200 верстъ. Мало того, можно указать цѣлый рядъ случаевъ, когда такіе грузы, какъ ленъ, хлѣбъ и др. въ сѣверной и сѣверо-восточной Россіи перевозились гужемъ, минуя желѣзную дорогу, на протяженіи 300—500 верстъ до войны и до введенія грузового налога [2]). Однако, все же такого рода факты являются единичными случаями и было бы неправильно возводить ихъ въ общее правило.

Ошибка приведенныхъ выше преувеличенныхъ разсчетовъ заключается въ томъ, что въ нихъ индивидуальная провозная плата гужевой перевозки какой-либо мѣстности обобщается и результаты, полученные изъ сравненія стоимости таковой съ стоимостью провоза по желѣзной дорогѣ, обобщаются и распространяются на всю Россію. Кромѣ того,

---

[1]) Ежегодный приростъ перевозокъ опредѣляется за послѣдніе годы около 6%, слѣдовательно, если предположить, что перевозки въ разсматриваемомъ году въ общемъ сократились на 30%, то представляется вѣроятнымъ, что въ общемъ перевозки 1914—15 г. по размѣрамъ будутъ близки къ перевозкамъ 1910 года.

[2]) См. мои работы по изысканіямъ подъѣздныхъ путей: „Экономическія изысканія желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ районѣ сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ“. Проекты 1913—14 г. М. 1914 г.

въ этихъ разсчетахъ совершенно не принимается во вниманіе, что и до введенія желѣзнодорожнаго налога въ полосѣ ближайшей къ рынкамъ сбыта перевозка составляла монополію гужевого транспорта и далѣе на значительномъ протяженіи желѣзнодорожный транспортъ конкурировалъ съ гужевымъ, такъ что при разсчетахъ потерь дорогъ во многихъ случаяхъ необходимо исключить не менѣе 15—20 верстъ пути, прилегающаго къ рынкамъ сбыта.

IV.

Конкуренція желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей сообщенія и условія этой конкуренціи въ Россіи. Вѣроятное вліяніе введенія желѣзнодорожнаго налога и повышенной схемы тарифовъ на условія этой конкуренціи. Вопросъ о налогѣ на водныя перевозки въ правительственныхъ учрежденіяхъ и промышленныхъ организаціяхъ. Вѣроятныя послѣдствія изъятія водныхъ перевозокъ отъ налога для желѣзныхъ дорогъ и народнаго хозяйства.

Приступая къ разсмотрѣнію вопроса о конкуренціи водяныхъ путей сообщенія съ желѣзными дорогами, я долженъ сказать, что здѣсь я не имѣю возможности касаться этого большого вопроса настолько полно, какъ онъ этого заслуживаетъ. Въ настоящемъ очеркѣ излагаются нами вкратцѣ скорѣе условія этой конкуренціи, чѣмъ дается законченное рѣшеніе интересующаго насъ вопроса.

Въ настоящемъ для насъ имѣетъ наибольшее значеніе анализъ вопроса о стоимости перевозки, такъ какъ съ введеніемъ желѣзнодорожнаго налога и пересмотромъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ болѣе или менѣе сильной степени нарушаются сложившіяся соотношенія стоимости провоза по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ сообщенія, т. е. нарушается существовавшее до сего времени извѣстное равновѣсіе между разсматриваемыми путями сообщенія. Однако предварительно разсмотрѣнія этого вопроса необходимо остановиться на нѣкоторыхъ общихъ условіяхъ конкуренціи желѣзнодорожныхъ и водяныхъ путей сообщенія.

Прежде всего при разсмотрѣніи интересующаго насъ вопроса нельзя упускать изъ виду того обстоятельства, что конкуренція судоходства, даже въ тѣхъ странахъ, гдѣ оно очень развито, можетъ вліять только на часть перевозокъ по желѣзной дорогѣ. Перевозка пассажировъ и почты ускользаетъ отъ судоходства почти всецѣло, мелкая перевозка большой и малой скорости ускользаетъ въ большей части. Съ другой стороны, именно потому, что желѣзныя дороги оказываютъ услуги, которыхъ никакой другой способъ сообщенія оказать не можетъ, современныя государства стремятся надѣлять ими всѣ части ихъ территоріи, какъ тѣ, которыя обслужи-

ваетъ судоходство, такъ и тѣ, куда судоходству было бы невозможно проникнуть. Изъ этого слѣдуетъ, что, съ географической точки зрѣнія, сѣть судоходныхъ путей, вообще, гораздо менѣе обширная, въ особенности, значительно менѣе правильно распредѣлена, чѣмъ сѣть желѣзныхъ дорогъ[1]). Изъ такого географическаго распредѣленія желѣзнодорожныхъ и водяныхъ путей сообщенія не слѣдуетъ дѣлать вывода, какъ это нерѣдко склонны думать, что конкуренція между желѣзными дорогами и водяными путями сообщенія имѣетъ мѣсто лишь въ пунктахъ ихъ примыканія.

Colson различаетъ два рода конкуренціи разсматриваемыхъ путей сообщенія: а) непосредственная конкуренція, когда она направлена на перевозки, которыя судоходный путь можетъ выполнить отъ пункта отправленія до пункта назначенія и б) косвенная конкуренція, когда она стремится не допустить смѣшанныхъ перевозокъ или сократить таковыя мѣрами, принятыми на путяхъ, служащихъ продолженіемъ судоходнаго пути (жел. дорогами)[2]).

Въ Россіи прямая конкуренція довольно рѣдка. Она не можетъ быть противопоставлена Волгѣ, вдоль которой нѣтъ желѣзныхъ дорогъ и фрахты которой крайне низки, но можетъ производиться только противъ путей второго порядка: нижняго Днѣпра, изрѣзаннаго порогами, р. Москвы и особенно Маріинской системы между Волгой и Петроградомъ. Косвенная же конкуренція, напротивъ, часто примѣняется на практикѣ въ вышеприведенномъ второмъ видѣ, который состоитъ въ сохраненіи смѣшанной перевозки на возможно большемъ разстояніи по желѣзной дорогѣ[3]).

Весьма показательный случай въ этомъ отношеніи имѣлъ мѣсто въ недавнее время въ связи съ вопросомъ о перевозкѣ керосина изъ Баку, Петровска и Волжскихъ пристаней въ Царство Польское, вызвавшій цѣлую бурю протестовъ на 134-омъ Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ (10 марта 1910 г.). Керосинъ, перевозившійся въ размѣрѣ свыше 5 милл. пудовъ изъ Баку, Грознаго, Петровска, Царицына и Саратова по желѣзнымъ дорогамъ въ Варшаву и другіе пункты Царства Польскаго, перешелъ почти цѣликомъ на водную перевозку, организованную фирмой Бр. Нобель, а именно: отъ указанныхъ пунктовъ по Волгѣ до Рыбинска, въ которомъ изъ судовъ перекачивается въ особо устроенные баки, а изъ баковъ

---

[1]) Водяныя и желѣзнодорожныя сообщенія всѣхъ странъ кромѣ Великобританіи и Америки.—Докладъ VIII международному желѣзнодорожному конгрессу въ Бернѣ 1913 г. инженеровъ Кольсона и Марліо. ч. II пер. Л. Е. Лебедева. Пути сообщенія Россіи № VIII. 1914, стр. 830.

[2]) Colson et Marlio, указ. докладъ. Пути Сообщ. Росс. № VIII. 1914. стр. 861—870.

[3]) Colson et Marlio, указ. докладъ. Пути Сообщ. Росс. № VIII. 1914, стр. 867.

перекачивается въ плоскодонныя небольшія суда „маріинки“, въ которыхъ перевозится по Маріинской системѣ до Петрограда; въ Петроградѣ керосинъ опять перекачивается въ морскія суда, въ которыхъ перевозится Балтійскимъ моремъ до Данцига; и наконецъ въ Данцигѣ опять перекачивается въ мелкія рѣчныя суда и оттуда по Вислѣ подвозится къ Варшавѣ. Этотъ огромный кружный водный путь съ тремя перегрузками въ пути обходится фирмѣ Нобель около 46 коп. съ пуда керосина, между тѣмъ какъ перевозка по значительно болѣе короткому сплошному желѣзнодорожному пути обходилась 52 коп. съ пуда [1]).

Если разница въ 6 коп. на пудъ можетъ вызвать такое, казалось бы, неожиданное и маловѣроятное отвлеченіе грузовъ отъ желѣзной дороги на воду, то отъ введенія у насъ желѣзнодорожнаго налога, на многіе грузы достигающаго 5—10 коп. съ пуда, или отъ соотвѣтствующаго повышенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ можно ожидать только того, что подобные случаи конкуренціи, которые въ настоящее время являются единичными, станутъ очень частыми. Какъ извѣстно, товары, перевозимые по желѣзной дорогѣ, оплачиваютъ содержаніе пути и проценты на капиталъ, между тѣмъ какъ товары, перевозимые водою, почти всегда освобождены отъ платы послѣдняго расхода и оплачиваютъ только незначительную часть перваго расхода, если только они не освобождены совсѣмъ отъ сборовъ. Вслѣдствіе этого, какъ и вслѣдствіе значительно болѣе низкихъ расходовъ эксплоатаціи—водные фрахты, какъ извѣстно, значительно ниже желѣзнодорожныхъ.

Сравнительная стоимость перевозки пудо-версты по воднымъ путямъ и по желѣзнымъ дорогамъ у насъ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Стоимость провоза съ пуда и версты въ копейкахъ [2]).

Мѣсяцы. / Рейсы.	Нижне-Волжскіе.	Волго-Камскіе.	Донскіе.	Южно-Бугскіе.	Средняя стоимость провоза по желѣзнодорожной сѣти съ пудо-версты въ коп.
а) *Хлѣбъ.*					
Май	$^1/_{135}$—$^1/_{300}$	$^1/_{235}$	$^1/_{65}$—$^1/_{290}$	$^1/_{35}$/$_{75}$	$^1/_{40}$—$^1/_{43}$
Іюнь	$^1/_{223}$—$^1/_{260}$	$^1/_{220}$—$^1/_{215}$	$^1/_{65}$—$^1/_{70}$	$^1/_{75}$	
Августъ	$^1/_{245}$—$^1/_{260}$	—	$^1/_{65}$—$^1/_{280}$	$^1/_{60}$	

[1]) Протоколы засѣданій 134-го общаго тарифнаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Петрог. 3—20 марта 1910 г. Вопросъ 56 стр. 238—280.

[2]) Водные фрахты по даннымъ Отдѣла Статистики и Картогр. Мин. Пут. Сообщенія. Пути Сообщенія Россіи. № VII, VIII и X. 1914.

Мѣсяцы / Рейсы.	Нижне-Волжскіе.	Волго-Камскіе.	Донскіе.	Южно-Бугскіе.	Средняя стоимость провоза по желѣзно-дорожной сѣти съ пудо-версты въ коп.
b) *Соль.*					
Май	1/200—1/300	—	—	—	1/36
c) *Нефть и нефтяные продукты.*					
Май	1/350—1/380	—	—	—	1/53
Іюнь	1/350	—	—	—	
Августъ	1/350	—	—	—	
d) *Рыба.*					
Май	1/80—1/90	—	—	—	1/26—1/32

Какъ видно изъ этихъ данныхъ, цѣна провоза по водянымъ путямъ сообщенія, особенно по Волгѣ, по которой перевозится свыше 50% грузовъ, транспортируемыхъ по воднымъ путямъ Россіи, въ среднемъ въ 4—5 разъ ниже (въ рѣдкихъ случаяхъ въ $1^1/_2$—2 раза ниже) средней стоимости провоза по желѣзнымъ дорогамъ. Военно-грузовой налогъ, повышая стоимость провоза по желѣзнымъ дорогамъ въ среднемъ еще на 25%, ставитъ желѣзныя дороги еще въ болѣе невыгодное положеніе по сравненію съ водяными путями сообщенія и несомнѣнно будетъ способствовать развитію и усиленію конкуренціи водныхъ путей сообщенія съ желѣзными дорогами.

Если такого рода отвлеченіе грузовъ на воду, какъ и въ нѣкоторыхъ случаяхъ отвлеченіе грузовъ на гужевую перевозку, при настоящихъ условіяхъ, когда значительная часть станцій закрыта для пріема грузовъ и желѣзныя дороги не въ состояніи во многихъ случаяхъ справиться съ предъявляемыми къ перевозкѣ грузами, имѣетъ не только отрицательную, но и свою положительную сторону, то нельзя того же сказать относительно проектируемаго повышенія тарифовъ, разсчитаннаго на нормальное время.

Какъ указывалось выше, пересмотръ желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ цѣлью повышенія доходности желѣзныхъ дорогъ производится и иначе не можетъ быть произведенъ (если не примѣнять способа деклассификаціи), какъ въ сторону повышенія ставокъ на среднихъ и дальнихъ разстояніяхъ. Между тѣмъ конкуренція водяныхъ путей сообщенія на дальнихъ разстояніяхъ является для желѣзныхъ дорогъ наиболѣе опасной.

Colson и Marlio въ цитированномъ выше докладѣ VIII-му международному желѣзнодорожному конгрессу, разсматривая вопросъ о томъ,

не зависитъ ли конкуренція судоходнаго пути отъ длины пробѣга, приводятъ по этому вопросу слѣдующія соображенія.

Необходимо вспомнить, что въ расходахъ, которые вызываются перевозками, какъ водою, такъ и по желѣзной дорогѣ, есть часть, независимая отъ разстоянія, являющаяся слѣдствіемъ преимущественно потери времени при нагрузкѣ и выгрузкѣ, относительное значеніе которой, однако, уменьшается по мѣрѣ того, какъ пробѣгъ увеличивается. Эта потеря времени сопряжена съ серьезными послѣдствіями, особенно для рѣчного флота, операціи котораго вообще медленны, и нагрузка и разгрузка сопровождается къ тому же бездѣйствіемъ какъ личнаго, такъ и подвижного состава [1]).

Такимъ образомъ въ зависимости отъ указанной причины въ Гамбургѣ размѣры фрахтовъ, соотвѣтствующихъ перевозкѣ 100 килогр. хлѣба, составляли:

Концевые пункты.	Разстояніе въ километрахъ.	Франки за все разстояніе.	Сантимы въ тонно-километрахъ.
Гамбургъ-Магдебургъ	293	0,81	2,7
Гамбургъ-Дрезденъ	566	0,90	1,6
Гамбургъ-Аусигъ	654	1,06	1,4

Отсюда видно, что километрическая ставка во фрахтѣ чувствительно уменьшается, когда разстояніе увеличивается, и вся выгода, которую позволяетъ реализовать перевозка водою, становится тогда довольно значительной, такъ что вознаграждаетъ за всѣ неудобства воднаго пути. Итакъ, нормально конкуренція судоходства даетъ себя чувствовать всего сильнѣе на большихъ разстояніяхъ [2]).

Аналогичное явленіе наблюдается въ Россіи при перевозкѣ хлѣба по Волгѣ:

Концевые пункты.	Разстояніе въ верстахъ.	Стоимость провоза за все разстояніе съ пуда въ коп.	Средняя пудо-верстная ставка въ копейкахъ.
Красный Яръ-Рыбинскъ	789	5—6,5	1/158—1/120
Симбирскъ-Рыбинскъ	1089	5,5	1/200
Балаковъ-Рыбинскъ	1565	7	1/225
Слоб. Покровская-Рыбинскъ	1724	7	1/250 [3]).

Какъ показываетъ опытъ Западной Европы, и у насъ — судоходные пути, вслѣдствіе указаннаго значительнаго дифференцированія фрахтовъ съ ростомъ разстоянія перевозки, отвлекаютъ тѣмъ большую часть

---

[1]) Colson и Marlio, цитир. докладъ. Пути Сообщ. Росс. № VIII. 1914, стр. 836.
[2]) Тамъ же, стр. 836.
[3]) Пути Сообщенія Россіи. № VII, VIII, X. 1914.

перевозки, чѣмъ больше разстояніе, на которое перевозятся грузы. Слѣдовательно, тарифами желѣзныхъ дорогъ, борющимися наиболѣе успѣшно съ конкуренціей судоходныхъ путей, являются тѣ, которые имѣютъ самыя незначительныя основныя ставки для большихъ разстояній, т.-е. такіе тарифы, километрическія основанія которыхъ значительно уменьшаются съ увеличеніемъ разстояній [1]).

Вотъ почему нѣмецкая тарификація, допускающая, вообще, стоимость провоза, пропорціональную совершенному пробѣгу, болѣе благопріятна для судоходныхъ путей, чѣмъ тарификація французская или бельгійская, примѣняющая исчисленія съ уменьшающимися тарифными ставками [2]).

Наша тарифная система, приближавшаяся до настоящаго времени по характеру дифференціаціи къ французской (хотя во французской системѣ проведено болѣе значительное дифференцированіе тарифныхъ ставокъ), съ увеличеніемъ ставокъ наращиванія на среднихъ и дальнихъ разстояніяхъ, несомнѣнно, то же будетъ благопріятствовать развитію водныхъ перевозокъ за счетъ сокращенія перевозокъ на желѣзныхъ дорогахъ, даже и при томъ условіи, если судоходные фрахты подъ вліяніемъ повышенія стоимости провоза на желѣзныхъ дорогахъ и другихъ условій тоже въ извѣстной мѣрѣ поднимутся.

Съ цѣлью возстановить нарушенное желѣзнодорожнымъ налогомъ равновѣсіе между рельсовыми и водяными путями сообщенія, а также съ фискальной цѣлью правительство проектировало введеніе налога на водныя перевозки, отъ котораго предполагалось получить около 50 милліоновъ рублей. Однако, уже при первомъ же обсужденіи этого вопроса въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ обнаружилась крайняя сложность условій введенія этого налога въ техническомъ и экономическомъ отношеніи и крайняя проблематичность результатовъ налога въ финансовомъ отношеніи. Мнѣнія совѣщанія раздѣлились и совѣщаніе ни къ какому хоть сколько-нибудь согласованному рѣшенію не пришло [3]).

Сторонники введенія налога на водныя перевозки указывали на то, что объектомъ обложенія является не фрахтъ, а товаръ, поэтому необходимо распространить существующій уже законъ о налогѣ на желѣзнодорожныя перевозки также и на водныя перевозки. Освобожденіе водныхъ перевозокъ отъ налога нарушитъ какъ установившееся состояніе равновѣсія между желѣзными дорогами и водяными путями

---

[1]) Кольсонъ и Марліо, цит. докл. П. С. VIII. 1914, стр. 830—891.

[2]) Тамъ же, стр. 381.

[3]) Журналъ Особаго Совѣщанія при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ по вопросу объ установленіи временнаго налога съ грузовъ, перевозимыхъ по воднымъ путямъ. Засѣданіе 16 и 17 декабря 1914 г.

сообщенія, такъ и экономическія соотношенія промышленныхъ районовъ, находящихся въ различномъ положеніи въ отношеніи водныхъ и желѣзнодорожныхъ путей сообщенія. Какъ примѣръ послѣдняго нарушенія существующихъ условій промышленной конкуренціи, приводились тѣ отрицательныя послѣдствія, которыя повлечетъ за собою изъятіе водныхъ перевозокъ для соли Донецкаго района. Въ случаѣ такого изъятія создалось бы болѣе выгодное и привилегированное положеніе сравнительно съ Донецкой солью, отправляемой по желѣзнымъ дорогамъ, для соли Баскунчакской и Элтонской, перевозимой по Волгѣ и Окѣ въ Москву, Рязань и др. города и для соли Пермской, перевозимой по Камѣ, Волгѣ и Окѣ въ центральныя губерніи, а равно для Крымской Евпаторійской соли, которая по окончаніи войны пойдетъ морскимъ путемъ изъ черноморскихъ портовъ въ порты Балтійскаго моря, при чемъ часть, потребляемая приморскими пунктами, останется совершенно свободной отъ обложенія [1]).

Противники введенія налога на водныя перевозки указывали прежде всего на техническія трудности осуществленія этой мѣры. Такъ, напр., не всегда можно знать мѣсто выгрузки и нагрузки товара, трудно будетъ осуществить контроль за взиманіемъ налога, и многіе грузы ускользнутъ отъ обложенія. Контроль придется усилить и расходы казны по взиманію налога увеличатся, финансовые же результаты отъ обложенія водныхъ перевозокъ едва-ли будутъ хоть сколько-нибудь значительны.

Кромѣ того, противниками обложенія водныхъ перевозокъ приводился цѣлый рядъ аргументовъ экономическаго и финансоваго характера, а именно: угнетающее вліяніе налога на производство и возможность его сокращенія во многихъ районахъ въ отдѣльныхъ отрасляхъ, убытки казны вслѣдствіе уменьшенія доходовъ отъ промышленной дѣятельности, ослабленіе позиціи отечественной промышленности и морского пароходства въ борьбѣ съ иностранной конкуренціей и др. [2]).

---

[1]) Журналъ Особ. Совѣщ. при Департ. Ж. Д. 16 и 17 дек. 1914 г.

[2]) Журналъ Особ. Совѣщ. при Департ. Ж. Д, 16 и 17 дек. 1914 г. Много интересныхъ данныхъ и соображеній по этому вопросу приводится въ протоколахъ засѣданій различныхъ промышленныхъ организацій:

См. 1) Проектъ записки съѣздовъ судовладѣльцевъ. Къ вопросу объ обложеніи временнымъ налогомъ грузовъ, перевозимыхъ по внутреннимъ воднымъ путямъ. Декабрь. 1914 г.

2) Журналъ образованнаго при Совѣтѣ съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства совѣщанія для обсужденія вопроса о проектѣ особаго военнаго налога на грузы, перевозимыя по воднымъ путямъ. 15 декабря 1914 г.

3) Проектъ правилъ взиманія временнаго налога съ грузовъ, перевозимыхъ по внутреннимъ воднымъ путямъ, составленный въ совѣщаніи представителей Совѣта съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, Совѣта съѣздовъ

Среди этихъ мотивовъ особенно заслуживаетъ быть отмѣченной аргументація представителей лѣсопромышленности.

Лѣсные грузы, указываютъ представители лѣсопромышленности, перевозятся по воднымъ путямъ въ количествѣ до $1^1/_2$ милліарда пудовъ, что составляетъ около $50^0/_0$ перевозимыхъ по этимъ путямъ грузовъ, изъ нихъ же большинство перевозится въ плотахъ. У лѣсопромышленниковъ возникаетъ вопросъ, съ кого же фактически будетъ взятъ этотъ налогъ: съ потребителя или собственника лѣса на корню. Опытъ показалъ, что собственникъ лѣса на корню налоговъ не платитъ. Трудно будетъ переложить его на потребителя. Свыше 500 милліоновъ пудовъ лѣса вывозится за границу, гдѣ цѣна на лѣсъ устанавливается міровымъ рынкомъ, а въ настоящее время рынки эти заняты норвежскимъ и канадскимъ лѣсомъ, съ которымъ нашему лѣсу еще придется конкурировать.

Между тѣмъ, повидимому, водный налогъ останется въ дѣйствіи на долгое время, и при его ставкѣ въ 4 коп. съ пуда, составляющей стоимость лѣса на корню, нашему лѣсу будутъ поставлены тяжелыя условія для успѣшной конкуренціи на міровомъ рынкѣ и экспортъ лѣса изъ Россіи будетъ загубленъ. Казна имѣетъ $^7/_8$ лѣсной площади и является главнымъ поставщикомъ лѣсныхъ матеріаловъ, съ установленіемъ же воднаго налога, отпускъ ея лѣса долженъ также сократиться и она понесетъ значительный ущербъ. Такимъ образомъ проектируемый налогъ явится не только бременемъ, но и не достигаетъ цѣли, такъ какъ его взиманіе обойдется казнѣ дорого и сократятся доходы по лѣсному хозяйству и перевозкамъ по желѣзнымъ дорогамъ [1]).

Если къ этому добавить, что въ водныхъ перевозкахъ чрезвычайно затруднительно достигнуть однократности обложенія, такъ какъ нѣсколько сотъ милліоновъ пудовъ перевозимыхъ по водѣ грузовъ переходятъ на желѣзныя дороги (и переходы эти иногда бываютъ по нѣсколько разъ: 1) вода—ж. д.—вода; 2) вода—перегрузка—вода), вслѣдствіе чего можетъ получиться то, что одни грузы будутъ оплачивать налогъ по нѣсколько разъ [2]), а другіе, вслѣдствіе невозможности организовать хоть сколько-нибудь раціонально взиманіе налога, будутъ

представителей промышленности и торговли, Совѣта съѣздовъ судовладѣльцевъ и Совѣта съѣздовъ представителей лѣсной промышленности и торговли.

4) Къ вопросу объ обложеніи временнымъ налогомъ грузовъ, перевозимыхъ моремъ. Записка Совѣтовъ съѣздовъ представит. пром. и торг., бирж. торг. и сельск. хоз., судовлад. и лѣсн. пром. и торговли. Январь 1915 г.

[1]) Цитир. Журналъ Особ. Совѣщ. при департаментѣ жел. дѣлъ 16 и 17 дек. 1914 г.

[2]) См. объ этомъ: Записка съѣздовъ судовладѣльцевъ. Къ вопросу объ обложеніи временнымъ налогомъ грузовъ, перевозимыхъ по внутреннимъ воднымъ путямъ. Дек. 1914 г.

совершенно ускользать отъ обложенія, то не трудно себѣ въ общемъ представить ту путаницу, которую внесъ бы въ промышленныя и торговыя отношенія водный налогъ, онъ бы еще болѣе спутывалъ тѣ ненормальныя условія народнаго хозяйства, которыя созданы желѣзнодорожнымъ налогомъ и другими условіями военнаго времени.

Въ печати уже сообщалось, что въ одномъ изъ недавнихъ засѣданій совѣта министровъ обсуждался вопросъ о введеніи военнаго временнаго налога на водныя перевозки. Въ представленіи министерства финансовъ указывалось, что налогъ на водныя перевозки съ точки зрѣнія финансовой не представляетъ большихъ выгодъ, такъ какъ введеніе его потребуетъ большихъ расходовъ по надзору за взиманіемъ. Совѣтъ министровъ высказался противъ введенія этого налога въ нынѣшнемъ году, вслѣдствіе невозможности въ оставшееся короткое время до навигаціи организовать необходимый аппаратъ по взиманію налога, но въ то же время поручилъ министру финансовъ представить свои соображенія о введеніи временнаго военнаго налога съ водныхъ перевозокъ къ будущему году [1]).

Слѣдовательно, какимъ образомъ въ конечномъ счетѣ разрѣшится вопросъ о налогѣ на водныя перевозки, покажетъ будущее, но несомнѣнно фактъ налицо, что освобожденіе отъ налога водныхъ перевозокъ при томъ крупномъ обложеніи желѣзнодорожныхъ перевозокъ, какое въ данное время существуетъ, приноситъ до извѣстной степени въ жертву интересы какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ пользу пароходо-и судовладѣльцевъ, которые не замедлятъ воспользоваться этимъ искусственнымъ поощреніемъ, этой представляемой желѣзнодорожнымъ налогомъ преміей какъ для отвлеченія грузовъ отъ желѣзныхъ дорогъ тамъ, гдѣ это только окажется возможнымъ, а также для повышенія до возможнаго максимума водныхъ фрахтовъ.

---

[1]) „Русск. Вѣд.“ отъ 3 марта 1915 г. № 50.

V.

Рыночныя цѣны, какъ факторъ, опредѣляющій средній пробѣгъ товаровъ и размѣры ихъ провозной платы по желѣзнымъ дорогамъ. Опытъ количественнаго учета вліянія желѣзнодорожнаго налога на переживаемое нынѣ повышеніе цѣнъ товаровъ. Средніе расходы (провозныя платы) по желѣзнодорожной перевозкѣ для различныхъ товаровъ и относительные размѣры повышенія среднихъ издержекъ по желѣзнодорожному транспорту съ введеніемъ налога. Неравномѣрность распредѣленія налогового бремени между различными мѣстностями Россіи. Тѣсная связь и закономѣрная зависимость распредѣленія налогового бремени по различнымъ губерніямъ отъ цѣлаго ряда естественныхъ и соціальныхъ условій и полная расходимость съ элементарными принципами обложенія.

Имѣются ли въ Россіи достаточныя объективныя условія для повышенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Высоки или низки у насъ желѣзнодорожные тарифы?

Переходя къ разсмотрѣнію остальныхъ отмѣченныхъ нами условій повышенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, нельзя не указать, что для транспорта, особенно для настоящей цѣли изслѣдованія не всѣ они имѣютъ равноцѣнное значеніе.

Вопросъ о томъ, насколько устойчивъ и неэластиченъ спросъ на тѣ продукты, которые поступаютъ на рынокъ при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ, при всемъ своемъ теоретическомъ интересѣ, существеннаго практическаго значенія, особенно при настоящихъ условіяхъ, не имѣетъ. Хотя желѣзныя дороги перевозятъ безконечное множество товаровъ, изъ которыхъ одни обладаютъ эластическимъ спросомъ, а другіе—не эластическимъ, но первые, въ большинствѣ случаевъ болѣе цѣнные продукты, предметы роскоши не играютъ замѣтной роли въ товарномъ движеніи, главную массу движенія составляютъ топливо, хлѣбъ и другіе предметы первой необходимости, спросъ на которые является неэластическимъ. Кромѣ того, при настоящихъ условіяхъ, когда транспортъ не можетъ функціонировать нормально и въ потребительныхъ районахъ чувствуется болѣе или менѣе острый недостатокъ въ значительномъ количествѣ продуктовъ, а слѣдовательно на большинство товаровъ спросъ превышаетъ предложеніе, можно, не опасаясь преувеличенія, утверждать, что большинство товаровъ, за немногими исключеніями, перевозимыхъ въ настоящее время по желѣзнымъ дорогамъ, обладаютъ неэластическимъ спросомъ.

Въ данномъ случаѣ гораздо большее значеніе имѣетъ, и я бы сказалъ, центральное мѣсто занимаетъ при рѣшеніи вопроса о тяжести

желѣзнодорожнаго налога и возможности повышенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ вопросъ о томъ, каковы средніе расходы по желѣзнодорожной перевозкѣ для различныхъ товаровъ и какую долю они составляютъ въ общихъ расходахъ ихъ производства.

Хотя рѣшеніе этого вопроса представляетъ чрезвычайно много трудностей, однако нами сдѣланъ опытъ статистическаго исчисленія среднихъ расходовъ по желѣзнодорожной перевозкѣ, которые несутъ важнѣйшіе товары, циркулирующіе въ нашемъ торговомъ оборотѣ, и отношенія этихъ расходовъ къ цѣнамъ товаровъ.

Однако, прежде ознакомленія съ результатами нашего исчисленія необходимо сказать нѣсколько словъ о матеріалахъ и методахъ исчисленія.

Прежде всего необходимо указать, что мы будемъ разсматривать не расходы производства товаровъ, какихъ данныхъ по этому вопросу въ статистической литературѣ почти не имѣется, да они для настоящей цѣли и необязательны. Для опредѣленія цѣнности товаровъ мы принимаемъ рыночныя цѣны товаровъ въ крупныхъ рынкахъ сбыта, преимущественно центрально-промышленной Россіи. При опредѣленіи рыночныхъ цѣнъ мы пользовались данными министерства торговли и промышленности („сводъ товарныхъ цѣнъ на главнѣйшихъ русскихъ и иностранныхъ рынкахъ"), справочными цѣнами (недѣльными, мѣсячными и третными) Московской Городской Управы, данными „Торгово-Промышленной газеты" и др. Всѣ эти источники далеки отъ совершенства сами по себѣ, но трудность опредѣленія цѣнъ для настоящей цѣли увеличивалась цѣлымъ рядомъ условій, вытекающихъ изъ спеціальной задачи изслѣдованія.

Такъ, не всѣ сорта цѣлаго ряда товаровъ, по которымъ въ указанныхъ источникахъ приводятся цѣны, играютъ одинаковую роль въ торговомъ оборотѣ и желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, слѣдовательно въ однихъ случаяхъ можно было пользоваться выводомъ среднихъ, въ другихъ—необходимо было дѣлать выборъ, на основаніи тѣхъ или другихъ признаковъ, наиболѣе ходовыхъ (массовыхъ) сортовъ. Далѣе, для настоящей цѣли, при наличіи цѣлаго ряда другихъ данныхъ, чтобы не загромождать таблицъ, представлялось необходимымъ ограничиться одной отмѣткой о цѣнѣ товара (средней цѣной), однако, нерѣдко при крайнемъ разнообразіи сортовъ и широкихъ предѣлахъ колебаній цѣнъ—это представлялось весьма затруднительнымъ, поэтому въ такихъ случаяхъ мы прибѣгали къ выведенію средней изъ среднихъ и низшихъ сортовъ, совершенно игнорируя высшіе, въ другихъ принимали цѣны одного какого либо наиболѣе характернаго сорта. Наконецъ для настоящей цѣли необходимо всѣ данныя о цѣнахъ выразить въ вѣсовой единицѣ (пудъ), что нерѣдко опять-таки при разнообразіи мѣръ (аршинъ, кусокъ, штука, бочка и т. д.) и сортовъ представляло значительныя трудности.

Чтобы опредѣлить средніе расходы по перевозкѣ товаровъ по желѣзнодорожной сѣти, необходимо знать средній пробѣгъ товаровъ.

Средній пробѣгъ опредѣлялся нами на основаніи сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по даннымъ движенія въ главнѣйшихъ направленіяхъ, такъ что полученный результатъ представляетъ собою средній пробѣгъ (въ главнѣйшихъ направленіяхъ), который, повидимому, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, нѣсколько выше фактическаго средняго пробѣга, такъ какъ въ наше исчисленіе не вошли станціи съ мелкими отправками, товары которыхъ циркулируютъ преимущественно на короткихъ разстояніяхъ. Однако, несмотря на большую вычислительную работу, которую необходимо было произвести при исчисленіи пробѣговъ, такъ какъ при исчисленіи средняго пробѣга для каждаго товара по каждому направленію по данной дорогѣ и всѣмъ направленіямъ и дорогамъ въ совокупности примѣнялся методъ сложной средней, все же нельзя сказать, чтобы полученный результатъ давалъ вполнѣ точное отраженіе дѣйствительности [1]). По самому характеру желѣзнодорожнаго матеріала дѣйствительный средній пробѣгъ товара не поддается вполнѣ точному учету, такъ какъ эти данныя каждую отправку учитываютъ какъ новое отправленіе по желѣзной дорогѣ и оставляютъ совершенно неизвѣстнымъ количество переотправляемыхъ грузовъ и то разстояніе, которое грузы эти прошли до того момента, когда они попадаютъ на данную станцію или дорогу.

Однако указанные нами нѣкоторые недостатки исчисленія средняго пробѣга не должны умалять въ нашихъ глазахъ большого значенія такого рода данныхъ, особенно цѣнности ихъ для сравнительнаго изученія пробѣговъ и средней стоимости желѣзнодорожной перевозки для различныхъ товаровъ. Кромѣ того необходимо указать, что для 60% разсматриваемыхъ нами грузовъ, а именно, массовыхъ грузовъ (хлѣбъ, соль, дрова, лѣсные строительные матеріалы, каменный уголь, нефть и керосинъ) приводятся данныя дѣйствительнаго средняго пробѣга, поскольку это позволяетъ учесть природа желѣзнодорожно-статистическаго матеріала, по исчисленіямъ отдѣла статистики и картографіи министерства путей сообщенія [2]).

---

[1]) Исчисленіе производилось по слѣдующей формулѣ:

$$1)\ \frac{\text{количество перевозокъ (пуды)} \times \text{разстояніе между станціями отправленія и назначенія (версты)}}{\text{количество перевозокъ (пуды)}} \text{ и т. д.}$$

т.-е. опредѣлялось количество пудо-верстъ и пудовъ по каждому товару и направленію каждой отдѣльной дороги и затѣмъ количество пудо-верстъ по всѣмъ дорогамъ дѣлилось на общую сумму перевозокъ (количество пудовъ) по сѣти.

[2]) Статистическій сборникъ министерства путей сообщенія, вып. 12 Жел. Дор. въ 1910 г. ч. II С.-П.-Б. 1913 г.

Перевозки главнѣйшихъ товаровъ по жел. дорогамъ, ихъ рыночныя цѣны, средніе пробѣги, средніе стоимости провоза по желѣзнымъ дорогамъ и ставки военно-грузового налога.

	Средняя рыночная цѣна пуда товара.		Средній пробѣгъ пуда товара по желѣзнымъ дорогамъ[1])	Средніе расходы, падающіе на пудъ товара, по перевозкѣ по жел. дорогамъ.	Ставка военно-грузового налога съ пуда.[2])	Количество перевезенныхъ грузовъ[1])
	за трехлѣтіе 1910—1912 г.	Въ январѣ 1915 г.				
	коп е й к и.		Версты.	коп е й к и.		млн. пуд.
А. Земледѣльческіе растительные продукты.						
Пшеница	110	137	546	14,37	3	416
Мука пшеничная	234	265	636	17,04	4	167
Рожь	94	120	451	12,50	3	85
Мука ржаная	139	166	543	15,30	4	77
Ячмень	84	112	298	9,44	3	141
Овесъ	85	139	810	18,22	3	157
Сѣмена кормов. травъ	—	—	1853	36,34	5	4
Сѣно	40	78	479	5,32	2	32
Картофель	35	45	269	4,13	1	49
Свекловица	—	—	184	2,42	0,25	140
Капуста	—	—	401	9,88	2	7
Арбузы и дыни	—	—	453	14,14	5	7
Сахаръ песокъ	422	490	747	39,89	6	60
Сахаръ рафинадъ	500	600	1146	55,61	8	46
Чай	8000	8000	2813	199,78	10	10
Рисъ	354	557	670	30,31	6	8
Табакъ	2000	—	750	34,67	6	10

[1]) Данныя за 1910 годъ. Для характеристики пробѣга и количества перевозокъ мы воспользовались данными за 1910 годъ по слѣдующимъ соображеніямъ: 1) послѣдніе имѣвшіеся въ нашемъ распоряженіи сборники министерства путей сообщенія даютъ свѣдѣнія за 1910 годъ (для массовыхъ грузовъ), такъ что представлялось нецѣлесообразнымъ для однихъ товаровъ приводить данныя за 1910 г., а для другихъ за 1911 или 1912 годы и 2) перевозки 1915 года по приведеннымъ нами ранѣе разсчетамъ должны ближе всего подходить по своимъ размѣрамъ къ перевозкамъ 1910 года.

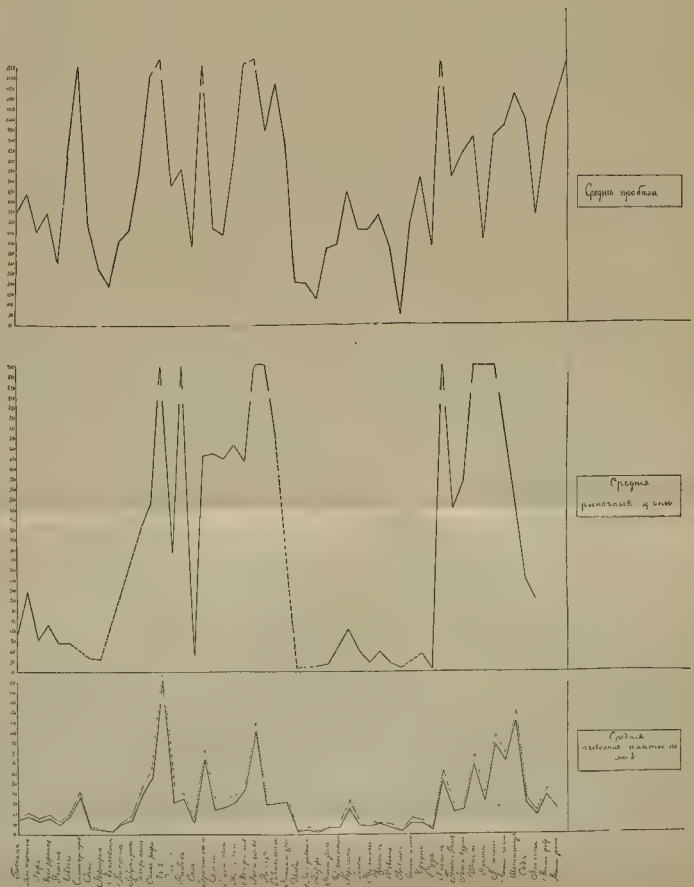
[2]) Послѣдующія уменьшенія ставокъ налога для нѣкоторыхъ грузовъ см. примѣч. на стр. 39—40.

	Средняя рыночная цѣна пуда товара.		Средній пробѣгъ пуда товара по жѣзнымъ дорогамъ.	Средніе расходы, падающіе на пуды товара, по перевозкѣ по жел. дорогамъ.	Ставка военно-грузового налога съ пуда.	Количество перевезенныхъ грузовъ.
	за трехлѣтіе 1910—1912 г.	Въ январѣ 1915 г.				
	копейки.		Версты.	копейки.		пуд.
Б. Минер. питательн. продукты.						
Соль	50	—	376	10,86	4	114
В. Продукты и животноводства и роболовства.						
Крупный рогатый скотъ	610	670	1438	72,90	10	26
Свиньи	615	710	458	23,40	12	4
Бараны и овцы	600	—	429	25,50	10	2
Жиры и сало	670	1080	788	30,51	6	4
Мясо домашн. животн.	623	796	1299	44,67	5	17
Масло коровье	1664	2100	3153	101,89	8	7
Яйца	1280	1320	968	29,03	6	15
Рыба соленая и сельди (средн. и низш. сортовъ).	700	—	1156	41,5	6	58
Кожи и шкуры	—	—	846	33,25	6	16
Г. Топливо и осветительные продукты.						
Дрова	9	12	198	2,79	0,50	346
Уголь древесный	—	—	196	4,68	3	19
Торфъ	15	23	122	2,08	1	15
Каменный уголь	22	32	360	6,41	2	1089
Нефтяные остатки	45	64	380	6,76	4	154
Керосинъ	124	180	638	2,496	8	88
Д. Строительные матеріалы, руда и чугунъ.						
Лѣсные строительн. матеріалы:						
а) доски	60	81	453	8,77	4	380
б) круглый лѣсъ	82	38	453	7,77	4	180

	Средняя рыночная цѣна пуда товара.		Средній пробѣгъ пуда товара по желѣзнымъ дорогамъ.	Средніе расходы, падающіе на пудъ товара, по перевозкѣ по жел. дорогамъ.	Ставка военно-грузового налога съ пуда.	Количество перевезенныхъ грузовъ.
	за трехлѣтіе 1910—1912 г.	Въ январѣ 1915 г.				
	копейки.		Версты.	копейки.		милл. пуд.
Минеральные:						
а) цементъ	59	—	518	9,62	1	59
б) известь	25	29	358	6,57	3	45
в) кирпичъ	10	10	45	1,27	1	167
Стекло листовое	—	—	479	11,25	5	6
Чугунъ.	50	—	701	11,21	2	86
Руда	7	—	368	4,48	1	348
Е. Текстильные матеріалы и мануфактура.						
Хлопокъ	1600	2030	1853	52,99	8	27
Пенька и пакля.	481	—	698	21,80	6	7
Ленъ и кудель	562	700	812	23,97	6	20
Шерсть (мытая)	4462	6000	890	67,65	8	9
Пряжа (бумажная).	2500	3100	394	31.58	8	16
Хлопчато-бум. ткани (миткаль)	2910	4790	900	88,32	10	
Льняныя ткани	—	—	947	70,92	8	47
Шерстяныя ткани.	—	—	1147	109,79	10	
Ж. Химическіе продукты.						
Сода	265	—	982	30,28	6	—
Кислоты	—	—	526	16,91	5	—
З. Машины.						
Машины всякія (кром. землед.).	—	—	933	38,56	6	—
Машины земледѣльческія . . .	—	—	1270	24,33	5	—

Діаграмма

измѣненій среднихъ пробѣговъ и среднихъ провозныхъ платъ въ связи съ колебаніями рыночныхъ цѣнъ на главнѣйшіе продукты, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ.



Стоимость перевозки по желѣзнымъ дорогамъ опредѣлялась по ставкамъ дѣйствующаго желѣзнодорожнаго тарифа, со включеніемъ соотвѣтствующихъ дополнительныхъ сборовъ [1]).

Выше приводится діаграмма и разсмотрѣнныя цифровыя данныя, послужившія основаніемъ для діаграммы.[2]) На діаграммѣ изображены средніе пробѣги, среднія рыночныя цѣны, среднія провозныя платы по жел. дор. до введенія военно-грузового налога и послѣ его введенія для главнѣйшихъ 54 товаровъ, перевозимыхъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Діаграмма эта весьма показательна, она служитъ яркой иллюстраціей принципа тарификаціи по цѣнности. Опредѣляющимъ факторомъ является цѣна товаровъ, опредѣляемыми—пробѣгъ товаровъ и стоимость провоза по желѣзнымъ дорогамъ, т. е. другими словами, чѣмъ дороже грузъ, тѣмъ большій онъ совершаетъ пробѣгъ по желѣзнымъ дорогамъ и тѣмъ большую способенъ выдержать провозную плату. Кривыя, изображающія измѣненія указанныхъ величинъ—цѣны, пробѣга и провозной платы, въ отношеніи различныхъ товаровъ обнаруживаютъ, за нѣкоторыми исключеніями, почти полный параллелизмъ. Разсматривая колебанія указанныхъ величинъ по отдѣльнымъ группамъ—мы видимъ, что среднему и нижесреднему уровню цѣнъ на хлѣбные грузы (84 к.—2 р. 34 коп. пудъ) сопутствуютъ въ общемъ средніе пробѣги (298—810 верстъ) и сравнительно невысокія провозныя платы (9,44—18,22 коп. съ пуда); для сахару и чаю цѣна рѣзко повышается (4 р. 22 к.—80 руб. пудъ), въ соотвѣтствіи съ этимъ повышается средній пробѣгъ этихъ товаровъ по жел. дорогамъ (747—2813 верстъ) и средній расходъ по желѣзнодорожной перевозкѣ (39,89 к.—199,78 к. съ пуда); вышесреднимъ и высокимъ цѣнамъ на продукты животноводства (6—16,64 руб. пудъ) соотвѣтствуютъ въ большинствѣ случаевъ вышесредніе и длинные пробѣги (429—788—3153 версты) и вышесредняго уровня цѣны провоза (25,50—101,89 коп. съ пуда). Хотя въ этой группѣ наблюдаются нѣкоторыя отклоненія отъ установленнаго общаго принципа, но о нихъ будетъ сказано впослѣдствіи.

Затѣмъ кривая цѣнъ и въ зависимости отъ нея кривая пробѣговъ и провозныхъ платъ рѣзко падаетъ для такихъ дешевыхъ грузовъ, какъ топливо (цѣна 9—45 коп. пудъ; пробѣгъ—198—380 верстъ; стоимость провоза—2,79—6,76 коп. съ пуда), строительные матеріалы—лѣсные (цѣна 28—60 коп. пудъ; пробѣгъ 453 версты; стоимость провоза—7,77—8,77 коп. съ пуда), минеральные—кирпичъ, известь, цементъ, (цѣна 10—59 коп. пудъ; пробѣгъ 45—518 верстъ; провозная плата—

[1]) Мелкіе сборы, какъ сборъ въ пользу порайонн. комитетовъ, стоимость бланка накладной не вошли въ нашъ учетъ дополнительныхъ сборовъ.

[2]) Стр. 64—66.

1,27—9,62 коп. съ пуда), руда и чугунъ (цѣна 7—50 коп. пудъ; пробѣгъ 368—701 верстъ; провозная плата—4,48—11,21 коп. съ пуда). Наконецъ для текстильныхъ матеріаловъ и мануфактуры цѣны опять идутъ въ гору (4,81—29,10 руб. пудъ) и въ извѣстномъ соотвѣтствіи съ этимъ удлиняется средній пробѣгъ (698—1853 версты) и повышаются расходы по желѣзнодорожному транспорту (21,80—109,79 коп. съ пуда).

Однако, разсматриваемый общій характеръ правильной зависимости длины пробѣговъ и стоимости провоза по ж. д. отъ уровня цѣнъ не долженъ затушевывать въ нашемъ воображеніи тѣхъ отклоненій отъ указаннаго общаго принципа, которыя являются не менѣе закономѣрными, чѣмъ установленныя выше правильныя соотношенія между цѣнами, пробѣгами и провозными платами.

Какъ извѣстно, цѣна является главнымъ фактомъ конструированія тарифовъ, но не единственнымъ. На ряду съ цѣнами на дальность пробѣга и высоту провозной платы оказываютъ вліяніе цѣлый рядъ другихъ условій, географическое размѣщеніе производительныхъ районовъ и пунктовъ сбыта, себѣстоимость перевозки и др.

Убѣдительное доказательство этому даютъ нѣкоторыя данныя таблицы.

Средняя рыночная цѣна пшеницы составляетъ 1 р. 10 коп. за пудъ, овса—85 коп. за пудъ, т. е. въ $1^1/_3$ раза выше, между тѣмъ какъ средній пробѣгъ и средніе расходы по желѣзнодорожному транспорту для пшеницы замѣтно ниже, чѣмъ для овса, составляя 546 верстъ (пшеница) противъ 810 верстъ (овесъ) и 14,37 коп. съ пуда (пшеница) противъ 18,22 коп. съ пуда (овесъ). Явленіе это стоитъ въ самой тѣсной связи съ условіями производства, потребленія и сбыта разсматриваемыхъ хлѣбовъ. Пшеничный производительный районъ сосредоточенъ вблизи Черноморскихъ портовъ, черезъ которые совершается главная масса пшеничнаго экспорта, между тѣмъ какъ продукція овса и его избытки преобладаютъ въ центральной, сѣверо-восточной и юго-восточной Россіи и для поступленія на рынки и въ порты (Балтійскіе) овсы должны совершать длинные пробѣги, вслѣдствіе чего повышается общая сумма провозной платы. Другое замѣтное отклоненіе отъ правильной зависимости разсматриваемыхъ явленій—представляютъ перевозки скота, жировъ и мяса, которыя при весьма сходной рыночной цѣнѣ совершаютъ весьма различные пробѣги и несутъ далеко неодинаковые расходы по желѣзнодорожному транспорту. Однако объясненіе и этого явленія мы опять-таки находимъ въ различномъ географическомъ размѣщеніи избытковъ и недостатковъ этихъ продуктовъ и различныхъ условіяхъ торговли и сбыта продуктовъ. Въ то время какъ крупный рогатый скотъ и воловье мясо въ значительномъ количествѣ поступаетъ для удовлетворенія потребностей центрально-промышленнаго

района, Москвы и Петрограда и на экспортъ изъ далекихъ окраинъ Сибири, Урала, Степного края, Кавказа и Южныхъ губерній, перевозки свиней и овецъ производятся преимущественно на короткихъ разстояніяхъ и въ значительной мѣрѣ для удовлетворенія нуждъ мѣстныхъ районовъ (свиньи—Царство Польское, Полтавская губ.; овцы—Кавказъ, Донская область) и только продукты этого рода мелкаго скота—мясо, щетина и шерсть поступаютъ въ значительномъ количествѣ на болѣе отдаленные внутренніе рынки и на экспортъ. Нельзя не отмѣтить еще одного явленія того же порядка. Средняя рыночная цѣна хлопка достигаетъ 16 руб. пудъ, средній пробѣгъ опредѣляется въ 1853 версты и средняя стоимость провоза по ж. д. 52,99 коп. съ пуда, между тѣмъ пряжа бумажная при цѣнѣ въ 25 руб. за пудъ пробѣгаетъ въ среднемъ только 394 версты и несетъ расхода по желѣзнодорожной перевозкѣ 31,58 коп. на пудъ. И это явленіе легко объяснимо. Хлопокъ поступаетъ на рынки центрально-промышленной Россіи изъ Средней Азіи и изъ Балтійскихъ портовъ (американскій) и въ силу географическаго распредѣленія районовъ производства сырья и пунктовъ его переработки совершаетъ длинные пробѣги и несетъ соотвѣтственно значительные транспортные расходы. Пряжа бумажная циркулируетъ главнымъ образомъ въ предѣлахъ Московскаго и Иваново-Вознесенскаго промышленнаго района между разсѣянными на небольшомъ сравнительно пространствѣ прядильными и ткацкими фабриками.

Приведенные случаи должны предостеречь насъ отъ упрощеннаго толкованія термина „тарификація по цѣнности“.

Пропорціональности между рыночными цѣнами и цѣнами провоза, помимо разсмотрѣнныхъ нами условій, не можетъ быть и по той причинѣ, что тарифы строятся не только по цѣнности, но регулируются въ извѣстной мѣрѣ и издержками транспорта (себѣстоимостью перевозки). Хотя издержки желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ различныхъ товаровъ различны, однако разница эта сравнительно незначительна по сравненію съ огромной разницей въ колебаніи цѣнъ на разные товары. Приведенная діаграмма только отчасти даетъ объ этомъ нѣкоторое представленіе, такъ какъ масштабъ для рыночныхъ цѣнъ нами принятъ въ 3 раза меньшій сравнительно съ масштабомъ для провозныхъ платъ, но и при этомъ условіи, какъ видно изъ діаграммы, рыночныя цѣны колеблются значительно сильнѣе колебаній провозныхъ платъ на соотвѣтствующіе продукты.

Переходя къ дальнѣйшему анализу цифровыхъ данныхъ приведенной таблицы, необходимо остановиться на разсмотрѣніи вопроса о томъ, какъ отразился желѣзнодорожный налогъ на повышеніи цѣнъ товаровъ. Съ этою цѣлью сопоставимъ разницы между январскими цѣнами 1915 г. и средними рыночными цѣнами за послѣднее трехлѣ-

tie (1910—1912 г.г.) на различные продукты съ одной стороны и ставками военно-грузового налога на эти продукты—съ другой:

	Подъемъ рыночныхъ цѣнъ.	Повышеніе провозной платы по ж. д.[1])	%-ое отношеніе ставокъ налога къ указанной разницѣ между средними цѣнами и современи.
	Въ коп. за 1 пудъ.		
I. Землед. раст. продукты.			
Пшеница	37	3	8,1
Мука пшеничная	31	4	12,8
Рожь	26	3	11,5
Мука ржаная	27	4	14,8
Ячмень	28	3	10,7
Овесъ	54	3	5,6
Сѣно	38	2	5,3
Картофель	10	1	10,0
Сахаръ песокъ	68	6	8,8
Сахаръ рафинадъ	100	8	8,0
II. Продукты животнов.			
Крупный рогат. скотъ	60	10	16,7
Свиньи	95	12	12,6
Жиры и сало	410	6	1,5
Мясо дом. животныхъ	173	5	2,9
Масло коровье	436	8	1,8
Яйца	40	6	15,0
III. Топливо и освѣтит. прод.			
Дрова	3	0,50	16,7
Торфъ	8	1	12,5
Каменн. уголь	10	2	20,0
Нефтяные остатки	19	4	21,1
Керосинъ	56	8	14,3
IV. Строительные матеріалы.			
Доски	21	4	19,0
Круглый лѣсъ	10	4	40,0

[1]) Послѣднія измѣненія ставокъ налога для нѣкоторыхъ грузовъ см. примѣч. на стр. 63.

	Подъемъ рыночныхъ цѣнъ.	Повышеніе провозной платы по ж. д.	%-е отношеніе ставокъ налога къ указанной разницѣ между средними цѣнами и современн.
	Въ коп. за 1 пудъ.		
Известь	4	3	75,0
Кирпичъ	0	1	—
V. Текстильн. матер. и мануфактура.			
Хлопокъ	430	8	1,9
Ленъ и кудель	138	6	4,3
Шерсть (мытая донск.)	1538	8	0,5
Пряжа бумажн.	600	8	1,3
Миткаль	1880	10	0,5

Приведенная таблица даетъ намъ возможность опредѣлить до извѣстной степени то вліяніе, тотъ „удѣльный вѣсъ“, какой имѣетъ желѣзнодорожный налогъ въ наблюдаемомъ нами повышеніи цѣнъ на различные продукты. Едва ли нужно говорить о томъ, что такого рода опредѣленіе „удѣльнаго вѣса“ грузового налога въ переживаемомъ нами вздорожаніи продуктовъ не можетъ претендовать на абсолютную точность, какъ въ виду отмѣченныхъ нами выше несовершенствъ статистическаго матеріала о рыночныхъ цѣнахъ, такъ и потому, что нами взяты ставки налога въ его первоначальномъ видѣ, между тѣмъ, какъ извѣстно, онъ подвергся по истеченіи 2-хъ мѣсяцевъ послѣ его введенія нѣкоторому смягченію (скидка, въ случаѣ если онъ превышаетъ 50% провозной платы и др.), хотя первое смягченіе, имѣющее значеніе лишь на очень короткихъ разстояніяхъ, въ общемъ невелико и кромѣ того оно компенсируется въ значительной мѣрѣ тѣмъ, что нѣкоторыя части грузовъ, благодаря перегрузкамъ и переотправкамъ, уплачиваютъ налогъ по нѣсколько разъ.

Однако при всемъ этомъ, мы полагаемъ, что нашъ количественный учетъ вліянія грузового налога на повышеніе цѣнъ, особенно массовыхъ болѣе однородныхъ товаровъ (сырья и топлива), весьма близокъ къ дѣйствительности.

Вліяніе желѣзнодорожнаго налога, какъ показываютъ приведенныя данныя, на повышеніе цѣнъ на различные товары весьма различно.

Наиболѣе замѣтно это вліяніе желѣзнодорожнаго налога на повышеніи цѣнъ массовыхъ малоцѣнныхъ грузовъ, для которыхъ коэффиціентъ этого вліянія очень высокъ, достигая 19—40% для лѣсныхъ

строительныхъ матеріаловъ, 20—21% для каменнаго угля и нефтяныхъ остатковъ и почти 17% для дровъ.

Весьма существенно также вліяніе желѣзнодорожнаго налога на повышеніе хлѣбныхъ цѣнъ, въ которыхъ (за исключеніемъ овса и пшеницы) на долю грузового налога можно отнести 10—15% этого повышенія. Что же касается кормовыхъ средствъ—овса и сѣна, то на повышеніе цѣнъ этихъ продуктовъ грузовой налогъ, повидимому, оказалъ значительно меньшее вліяніе (5,3—5,6%), что объясняется тѣмъ, что огромное вздорожаніе кормовыхъ продуктовъ находится въ болѣе тѣсной зависимости отъ другихъ условій, какъ-то неурожай травъ, усиленный спросъ для нуждъ арміи и т. п. Въ подъемѣ цѣнъ на сахаръ коэффиціентъ вліянія налога опредѣляется въ 8—8,8%. Большой интересъ представляетъ анализъ коэффиціента вліянія грузового налога на дороговизну продуктовъ животноводства. Здѣсь разсматриваемый нами „коэффиціентъ“ обнаруживаетъ весьма сильныя и на первый взглядъ, малообъяснимыя колебанія. Въ то время какъ для живого скота „удѣльный вѣсъ“ грузового налога въ повышеніи цѣнъ опредѣляется въ 12,6—16,7%, для мяса всего 2,9%, а для жировъ, сала и масла только въ 1,5—1,8%.

На основаніи имѣющагося въ нашемъ распоряженіи матеріала затруднительно дать вполнѣ исчерпывающее и категорическое объясненіе отмѣченнаго явленія, мы можемъ для объясненія этого факта выставить лишь рядъ соображеній гипотетическаго характера.

Прежде всего, какъ видно изъ таблицы, сама конструкція грузового налога такова, что ставки налога въ $1^1/_2$—2 раза выше на живой скотъ, чѣмъ на мясо, жиры и сало. Далѣе есть основаніе думать, что готовые продукты, не только мясные, но и другихъ отраслей производства, должны были вздорожать абсолютно больше, чѣмъ сырье; а именно по слѣдующимъ причинамъ: 1) готовые продукты по цѣнѣ дороже сырья, изъ котораго они произведены, а слѣдовательно естественно для абсолютнаго повышенія цѣнъ у первыхъ предѣлы шире, чѣмъ для послѣдняго, что обычно и фактически происходитъ; 2) на ряду съ повышеніемъ цѣны сырья (живой скотъ) на повышеніе цѣны готоваго продукта (мясо) въ данномъ случаѣ оказало вліяніе и увеличеніе другихъ издержекъ производства (повышеніе заработной платы, повышеніе транспортныхъ издержекъ и т. д.); 3) часть обращающагося на рынкѣ мяса, жировъ и сала оплачиваетъ грузовой налогъ вдвойнѣ и болѣе, а именно когда живой скотъ подвозится на мѣсто убоя по желѣзной дорогѣ и оттуда отправляется мясо опять-таки по желѣзной дорогѣ или въ случаѣ переотправокъ мяса и сала изъ распредѣлительныхъ пунктовъ; 4) чѣмъ далѣе отстоитъ продуктъ отъ начальной стадіи производства, тѣмъ, надо полагать, большую роль въ повышеніи цѣны

играетъ элементъ спекуляціи и, наконецъ, 5) организація торговли скотомъ носитъ болѣе оптовый характеръ по сравненію съ торговлей мясомъ, а оптовыя цѣны, какъ извѣстно, устойчивѣе и колебанія ихъ умѣреннѣе, чѣмъ розничныхъ.

Что именно въ приведенныхъ выше условіяхъ слѣдуетъ искать ключа для объясненія неравномѣрности повышенія цѣнъ на скотъ и мясо и неодинаковости „удѣльнаго вѣса" вліянія на это повышеніе грузового налога, объ этомъ свидѣтельствуютъ приводимыя ниже данныя такого же характера подъема цѣнъ на хлопокъ, пряжу и миткаль.

	Подъемъ рыночныхъ цѣнъ на пудъ въ коп.		Подъемъ рыночныхъ цѣнъ на пудъ въ коп.
Домашній скотъ	60—95	Хлопокъ	430
Мясо домашн. животн. . .	173	Пряжа бумажная . .	600
Жиры и сало	410	Миткаль	1880

Обращаясь къ анализу вліянія грузового налога на повышеніе цѣнъ на текстильные матеріалы и мануфактуру, мы видимъ, что здѣсь вліяніе это собственно грузового налога менѣе всего замѣтно. Только для одного льна разсматриваемый коэффиціентъ вліянія достигаетъ 4,3%, для остальныхъ текстильныхъ матеріаловъ и мануфактуры онъ колеблется въ предѣлахъ 0,5—1,9%. Однако, если мы прибавимъ къ собственно грузовому налогу одновременно введенный съ нимъ спеціальный налогъ на русскій хлопокъ въ размѣрѣ 2 р. 50 коп. на пудъ, который также взимается при желѣзнодорожной перевозкѣ, то увидимъ, что „удѣльный вѣсъ" этихъ налоговъ въ повышеніи цѣнъ на хлопокъ и мануфактуру очень высокъ, а именно, для хлопка—60%, пряжи бумажной—43% и миткаля—14%.

Однако, вышеизложенное не даетъ намъ еще достаточнаго представленія какъ объ обременительности грузового налога, такъ и о размѣрахъ его вліянія на дороговизну, и только дальнѣйшій анализъ о средней стоимости желѣзнодорожнаго транспорта и другихъ условій даетъ намъ возможность нарисовать болѣе полную и болѣе реальную картину того отрицательнаго вліянія, какое имѣетъ желѣзнодорожный налогъ на переживаемыя нами тяжелыя условія экономической жизни.

Ниже приводятся данныя о средней стоимости (средней провозной платѣ) желѣзнодорожной перевозки, падающей на пудъ товара, для 57-ми главнѣйшихъ товаровъ, составляющихъ въ общемъ свыше $^3/_4$ всего желѣзнодорожнаго грузооборота (свыше 6 милліардовъ пуд.) и объ относительныхъ размѣрахъ вздорожанія указанной средней стоимости провоза по желѣзнымъ дорогамъ, а слѣдовательно объ относи-

	Средняя провозная плата жел. д. перевоз.	Ставка военно-грузового налога [1])	Повышеніе стоимости жел. дор. трап. вслѣд. введ. налога въ %%
	съ пуда въ копейкахъ.		
I. Землед. раст. продукты.			
Пшеница	14,37	3	20,2
Мука пшеничная	17,04	4	23,5
Рожь	12,50	3	24,0
Мука ржаная	15,30	4	26,1
Ячмень	9,44	3	31,8
Овесъ	18,22	3	16,4
Итого хлѣбн. грузовъ *).	14,60	3,2	22,0
Сѣмена кормовыхъ травъ	36,4	5	13,8
Сѣно	5,32	2	37,6
Итого кормов. средствъ *).	,8	2,4	27,3
Картофель	4,13	1	24,2
Свекловица	2,42	0,25	10,3
Капуста	9,88	2	20,2
Арбузы и дыни	14,14	5	35,3
Итого огород. и полев. овощи *)	3,70	0,7	19,0
Сахаръ песокъ	39,89	6	17,6
Сахаръ рафинадъ	55,61	8	14,4
Итого сахарн. грузы *)	46,7	6,9	14,8

[1]) Послѣдующія измѣненія ставокъ налога для нѣкоторыхъ грузовъ см. примѣч. на стр. 39—40.

*) Въ этихъ итогахъ, какъ и въ послѣдующихъ итогахъ, выведены среднія величины по способу „взвѣшенной средней", при которой учитывались данныя о количествѣ перевозокъ, приведенныя въ основной таблицѣ на стр. 64—66.

	Средняя провозная плата жел. д. перевоз. съ пуда въ копейкахъ.	Ставка военно-грузового налога	Повышеніе стоимости жел. дор. тран. послѣд. введ налога въ %
Чай	199,78	10	5,0
Рисъ	30,31	6	19,8
Табакъ (махорка)	34,67	6	17,3
Всего земл. раст. прод. *)	16,9	3,2	19,0
II. Продукты животноводства и рыболовства.			
Крупный рогатый скотъ	72,90	10	13,7
Свиньи	23,40	12	51,2
Бараны и овцы	25,50	10	39,2
Итого живого скота *)	63,8	10,2	16,0
Жиры и сало	30,51	6	19,7
Мясо домашн. животн.	44,67	5	11,2
Масло коровье	101,89	8	7,8
Яйца	29,03	6	20,6
Рыба частиковая	42,73	6	14,9
Сельди	40,28	6	14,9
Кожи и шкуры	33,25	6	18,0
Всего прод. животнов. и рыб. *)	47,0	7,0	15,0
III. Соль	10,86	4	37,0

*) Въ этихъ итогахъ, какъ и въ послѣдующихъ итогахъ, выведены среднія величины по способу „взвѣшенной средней", при которой учитывались данныя о количествѣ перевозокъ, приведенныя въ основной таблицѣ на стр. 64—66.

	Средняя провозная плата жел. д. перевоз.	Ставка военно-грузового налога	Повышеніе стоимости жел. дор. тран. вслѣд. введ. налога въ %%
	съ пуда въ копейкахъ.		
IV. Топливо и освѣтит. продукты.			
Дрова	2,79	0,50	18,0
Уголь древесный	4,68	3	64,1
Торфъ	2,08	1	48,0
Каменный уголь	6,44	2	31,0
Нефтяные остатки	6,76	4	59.2
Керосинъ	24,96	8	34,4
Всего по гр. топливо и освѣт. прод. *)	6,62	2,2	33,2
V. Строительн. матеріалы, чугунъ и руда.			
Доски	8,77	4	45.1
Круглый лѣсъ	7,77	4	51,5
Итого лѣсн. матеріал. *)	8,45	4	47,3
Цементъ	9,62	1	10,4
Известь	6,57	3	45,7
Кирпичъ	1,27	1	78,8
Стекло листовое	11,25	5	44,5
Руда	4,48	1	22,3
Чугунъ	11,21	2	17,9
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ	20,17	5	24,2
Гвозди	30,55	6	19,6
Трубы желѣзныя	21,69	5	23,0

*) Въ этихъ итогахъ, какъ и въ послѣдующихъ итогахъ, выведены среднія величины по способу „взвѣшенной средней“, при которой учитывались данныя о количествѣ перевозокъ, приведенныя въ основной таблицѣ на стр. 64—66.

	Средняя провозная плата жел. д. перевоз. съ пуда въ копейкахъ.	Ставка военно-грузового налога	Повышеніе стоимости жел. дор. трансп. вслѣдствіе налога въ % %
VI. Текстильные матеріалы и мануфактура.			
Хлопокъ	52,99	8	15,8
Пенька и пакля	21,80	6	27,5
Ленъ и кудель	23,97	6	25,4
Шерсть	67,65	8	11,8
Пряжа и нитки	31,58	8	25,3
Хлопчато-бумажн. ткани	88,32	10	11,3
Льняныя ткани	70,32	8	11,2
Шерстяныя ткани	109,79	10	9,1
VII. Химич. продукты.			
Сода	30,28	6	19,8
Кислоты	16,91	5	30
VIII. Машины.			
Машины всякія (кромѣ землед.)	38,56	6	15,6
Машины земледѣльч.	24,35	5	20,5
Среднее по всѣмъ товарамъ	9,58	2,95	30,8

*) Въ этихъ итогахъ, какъ и въ послѣдующихъ итогахъ, выведены среднія величины по способу „взвѣшенной средней“, при которой учитывались данныя о количествѣ перевозокъ, приведенныя въ основной таблицѣ на стр. 64—66.

тельномъ повышеніи транспортныхъ издержекъ (по желѣзнодорожной перевозкѣ) для указанныхъ 57-ми главнѣйшихъ товаровъ, благодаря введенію налога на желѣзнодорожныя перевозки.

Итакъ, средній транспортный расходъ, падающій на пудъ перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ товара, согласно нашему исчисленію, опредѣляется въ 9,58 копейки, но принимая во вниманіе, что нами при этомъ вычисленіи не принято во вниманіе около $^1/_4$ грузооборота, въ числѣ которыхъ значительное количество болѣе цѣнныхъ товаровъ, таксируемыхъ по высокимъ тарифнымъ ставкамъ, средній расходъ по желѣзнодорожному транспорту въ Россіи можно принять округленно въ 10 копеекъ на пудъ товара, а среднюю ставку желѣзнодорожнаго налога въ 3 коп. съ пуда. Такимъ образомъ съ введеніемъ военно-грузового налога провозная плата по желѣзнымъ дорогамъ повысилась въ среднемъ на 30%.

Правда, послѣдовавшая черезъ 2 мѣсяца послѣ введенія налога скидка, если налогъ превосходитъ 50% провозной платы, нѣсколько смягчила тяжесть налога, но она имѣетъ существенное значеніе для перевозокъ на короткихъ разстояніяхъ (не свыше 50 верстъ), на которыхъ перевозится не болѣе 5—10% общаго количества перевозокъ, и главнымъ образомъ, для такихъ малоцѣнныхъ грузовъ, какъ кирпичъ, глина, земля, отчасти дрова и др., которые отличаются короткими пробѣгами.

Въ виду этого можно съ достаточной увѣренностью утверждать, что и послѣ указаннаго видоизмѣненія военно-грузовой налогъ достигаетъ въ среднемъ не менѣе 2,5 коп. на пудъ товара (это скорѣе преуменьшенный, чѣмъ преувеличенный разсчетъ) и такимъ образомъ, повышаетъ среднюю провозную плату пуда груза по желѣзнымъ дорогамъ на 25%. Это повышеніе провозной платы по желѣзнымъ дорогамъ, особенно при томъ огульномъ характерѣ, который носитъ налогъ, настолько велико, что оно одно, помимо всякихъ другихъ нестроеній военнаго времени, способно внести серьезную пертурбацію въ условія экономической жизни.

Чтобы отчетливѣе представить себѣ всю обременительность этого налога, достаточно напомнить приведенныя въ началѣ работы данныя относительно того, что въ большинствѣ западно-европейскихъ государствъ, даже тамъ, гдѣ обложены перевозки пассажировъ, товарныя перевозки или совершенно изъяты отъ налога, а гдѣ и обложены, то налоги эти не выдерживаютъ никакого сравненія съ русскимъ военно-грузовымъ налогомъ.

Какъ указывалось, въ Италіи налогъ на товарныя перевозки едва достигаетъ 3% провозной платы, въ Венгріи 7% провозной платы грузовъ большой скорости и 5% провозной платы малой скорости. И

уже этотъ послѣдній налогъ Colson называетъ „высокимъ“, какимъ же увеличительнымъ именемъ назовемъ мы нашъ военно-грузовой налогъ, который впятеро превосходитъ „высокій“ венгерскій налогъ!

Отрицательное вліяніе разсматриваемаго налога усугубляется еще тѣмъ, что онъ отличается крайней неравномѣрностью. Если даже не принимать во вниманіе тѣхъ сравнительно немногихъ товаровъ, провозная плата которыхъ обложена въ 60—80% (уголь древесный [1]) и кирпичъ), если изъ относительной величины повышенія провозной платы остальныхъ грузовъ сдѣлать скидку въ нѣсколько процентовъ на произведенное изъятіе отъ налога сверхъ 50% стоимости провоза, то и при такомъ осторожномъ разсчетѣ — мы получимъ, что средняя провозная плата по жел. дор. лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ обложена около 30—40%, топлива около 30%, соли—свыше 30%, хлѣбныхъ грузовъ и картофеля не менѣе 20%, сѣна свыше 30%, руды, чугуна и желѣза отъ 18—25% и т. д.

На ряду съ такимъ тяжелымъ обложеніемъ провозной платы массовыхъ малоцѣнныхъ товаровъ, сырья и топлива болѣе цѣнные продукты, которые могли бы выдержать болѣе значительныя ставки обложенія, обложены относительно значительно слабѣе. Въ нашей таблицѣ такихъ товаровъ мало, такъ какъ здѣсь приведены главнымъ образомъ массовые грузы, болѣе же цѣнные товары перевозятся сравнительно въ небольшомъ количествѣ, но все же и нѣкоторыя данныя таблицы даютъ по затронутому вопросу нѣкоторыя указанія: провозная плата чая обложена въ 5%, масла коровьяго—въ 7,8%, шерстяныхъ тканей—въ 9,1%, льняныхъ тканей—въ 11,2% и т. д. [2]).

Однако и приведенныя данныя и разсчеты даютъ еще слишкомъ формальное представленіе объ обременительности и неравномѣрности военно-грузового налога. По существу и въ дѣйствительности налогъ этотъ во многихъ случаяхъ значительно выше и неравномѣрнѣе.

Какъ указывалось, военно-грузовой налогъ всеобщъ, всѣ продукты и во всякомъ видѣ, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ, подлежатъ налогу: сырье, топливо, вспомогательные матеріалы производства, готовыя издѣлія и жизненные припасы. Если разсчитать ставку налога, падающую на готовый продуктъ, включая въ разсчетъ обложеніе необходимаго для производства готоваго продукта — сырья, топлива и вспомогательныхъ матеріаловъ, то фактически обложеніе готовыхъ продуктовъ для потребителя окажется значительно выше, во многихъ случаяхъ въ 2—3 раза выше формальныхъ ставокъ налога на готовые

---

[1]) Недавно ставка на уголь древесный понижена съ 3 коп. до 2 коп. съ пуда.

[2]) По первоначальнымъ ставкамъ налога безъ скидки сверхъ 50% провозной платы.

продукты. Такого рода разсчетъ произведенъ синдикатомъ „Продамета“ и Совѣтомъ съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи для чугуна и желѣзныхъ издѣлій.

Изъ данныхъ, представленныхъ указанными промышленными организаціями Совѣту съѣздовъ представителей промышленности и торговли отъ 10 февраля 1914 года, усматривается, что для выплавки 1 пуда чугуна требуется:

Руды 1,7—1,8, въ среднемъ 1,75 пуда.
Кокса—1,25 пуда.
Известковаго камня—0,6 пуда.

Такимъ образомъ, при повышеніи провоза, вслѣдствіе военнаго налога, стоимость 1 пуда чугуна увеличивается на:

Руда.....	1,75 × 1 = 1,75	коп.
Коксъ.....	1,25 × 2 = 2,50	„
Изв. камень....	0,6 × 1 = 0,60	„
Всего	— 4,85	„

На пудъ желѣза требуется:

чугуна—1,1—1,2 пуда, въ среднемъ 1,15 пуд.
угля—0,75 пуд.

Повышеніе себѣ стоимости пуда желѣза выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

Чугунъ	1,15 × 4,85 = 5,58	коп.
Уголь	0,75 × 2 = 1,50	коп.
Всего	7,08	коп.

Провозъ чугуна и рельсовъ обложенъ въ 2 коп., а желѣзо въ 5 коп. на пудъ, слѣдовательно военный налогъ ляжетъ на 1 пудъ отправляемыхъ по желѣзной дорогѣ:

Чугуна.	6,85	*копеекъ.*
Рельсовъ	9	„
Желѣза.	12	„

Такое обложеніе, по словамъ Совѣта горнопромышленниковъ юга Россіи,—не только крайне тяжелымъ бременемъ ляжетъ на производителя, но, что еще хуже, отразится неравномѣрно на различныхъ заводахъ.

Одному заводу, какъ напримѣръ Днѣпровскому, придется платить и за известковый камень, и за руду, и за желѣзо, а другимъ, на-

примѣръ, только за руду, ибо они стоятъ на углѣ и перевозятъ известковый камень гужемъ; такой заводъ уплатитъ съ 1 пуда чугуна на 3,1 коп. меньше.

Для того, чтобы имѣть представленіе, въ какихъ цифрахъ это выразится, Совѣтъ горнопромышленниковъ приводитъ справку о желѣзнодорежныхъ перевозкахъ Днѣпровскаго общества за минувшій отчетный годъ.

Перевезено:

Кокса.	30 милл. пуд.	× 2 =	600000	руб.
Угля.	16,5 „	„ × 2 =	330000	„
Руды.	42 „	„ × 1 =	420000	„
Флюсы.	12,75 „	„ × 1 =	127500	„
		Итого. . .	1477500	руб.

Днѣпровскій заводъ долженъ уплатить военно-грузового налога.

Заводъ же съ такимъ же производствомъ, платящій только за руду, уплатитъ всего 420000 рублей, т. е. на 1057500 руб. меньше.

Если положить въ основу учета повышенія стоимости провоза чугуна и желѣза вышеприведенный разсчетъ Совѣта горнопромышленниковъ, то средняя стоимость перевозки по желѣзной дорогѣ дастъ относительно значительно большее увеличеніе, чѣмъ это вычислено нами на основаніи номинальныхъ ставокъ налога.

	Средняя провозная плата желѣзнодор. транспорта съ п. въ коп.	Номинальное обложеніе.	Повышеніе % %	Фактическое обложеніе съ пуд. въ копейк.	Повышеніе средней стоимости провоза въ % %
Чугунъ	11,21	2	17,9	6,85	61,1
Желѣзо не въ дѣл.	20,17	5	24,2	12	59,5

Отсюда видно, что провозная плата чугуна и желѣза во многихъ случахъ обложена фактически въ $2^1/_2$—4 раза выше, чѣмъ объ этомъ можно было бы думать на основаніи номинальнаго обложенія готовыхъ продуктовъ. А слѣдовательно и вліяніе налога на повышеніе цѣнъ товаровъ гораздо глубже и сильнѣе, чѣмъ объ этомъ можно было бы судить на основаніи сопоставленія налоговыхъ ставокъ съ разницей въ цѣнахъ до введенія грузового налога и послѣ его введенія.

Отмѣченный фактъ крайней обременительности и неуравнительности обложенія продуктовъ металлургической промышленности не

могъ не обратить вниманія заинтересованныхъ промышленныхъ круговъ, интересы которыхъ при обсужденіи проекта военно-грузового налога въ совѣтѣ Министровъ отстаивалъ бывшій министръ торговли и промышленности Тимашевъ, который по этому вопросу высказалъ слѣдующія соображенія:

Налогъ съ каменнаго угля и руды комиссія подъ предсѣдательствомъ государственнаго контролера полагала опредѣлить въ 2 коп. съ пуда—для перваго и 1 коп. съ пуда—для второй, взамѣнъ первоначально намѣчавшейся, одинаковой для этихъ грузовъ ставки въ $^1/_2$ коп. съ пуда. По этому поводу министръ торговли и промышленности Тимашевъ заявилъ, что онъ обязывается самымъ рѣшительнымъ образомъ возражать противъ такого увеличенія предварительно проектировавшагося обложенія названныхъ выше продуктовъ, столь необходимыхъ для нашей металлургической промышленности. По мнѣнію министра промышленности и торговли, не слѣдуетъ упускать изъ вида, что, съ обложеніемъ въ задуманномъ размѣрѣ угольнаго топлива и сырого металла, не потребляющее ихъ металлургическое производство ляжетъ явно непосильное для него новое податное бремя. Сдѣлавъ расчетъ обложенія на желѣзо, со включеніемъ налога на необходимый для его производства каменный уголь, руду и известковый камень, Тимашевъ приходитъ къ тому заключенію, что размѣръ упадающаго на желѣзо налога выразится въ 12—14 коп. на пудъ, что, конечно, нельзя не признать чрезмѣрнымъ. Но, помимо высоты намѣченныхъ нынѣ для руды и каменнаго угля налоговыхъ ставокъ, тяжесть обложенія до крайности усугубляется совершенною его неуравнительностью.

Надлежитъ, въ этомъ отношеніи, принять во вниманіе различіе, существующее между заводами, пользующимися собственной рудой и топливомъ, или подвозящими ихъ гужемъ, и заводами получающими эти матеріалы по желѣзнымъ дорогамъ.

Какъ извѣстно, количество ежегодно потребляемаго нашею металлургическою промышленностью кокса выражается въ общемъ 360 милліоновъ пудовъ; между тѣмъ изъ указаннаго количества перевозится по желѣзнымъ дорогамъ всего лишь около 160 милліоновъ пудовъ и, слѣдовательно, большая часть кокса, потребляемаго металлургическими заводами, а именно до 200 милл. пудовъ, ускользаетъ отъ обложенія, и заводы, употребляющіе этотъ коксъ, окажутся въ крайне льготномъ положеніи.

Приведенное обстоятельство не имѣло бы рѣшающаго значенія при обложеніи угля и руды всего въ размѣрѣ $^1/_2$ коп. съ пуда, но при намѣченномъ увеличеніи этой ставки въ два и въ четыре раза разница въ пользу заводовъ, снабжающихся топливомъ и сырымъ

продуктомъ изъ собственныхъ, смежныхъ съ доменными ихъ печами, шахтъ и рудниковъ, или же подвозящихъ ихъ гужемъ, по сравненію съ заводами, привозящими эти матеріалы по желѣзнымъ дорогамъ, становится чрезмѣрно ощутительною. При такомъ положеніи дѣла, фискъ вторгается въ область взаимной между отдѣльными заводами конкуренціи, польгочивая одни изъ нихъ и ставя другіе въ крайне тягостныя для дальнѣйшаго производства условія.....

Обязываясь, въ силу всего изложеннаго, во всякомъ случаѣ настойчиво ходатайствовать о пониженіи проектируемыхъ ставокъ до $^1/_2$ коп. съ пуда руды и до 1 коп. съ пуда каменнаго угля, министр торговли и промышленности, въ то же время, находилъ бы наиболѣ правильнымъ подвергнуть ближайшему обсужденію вопросъ о возможности совершенно отказаться отъ обложенія перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ каменнаго угля, замѣнивъ таковое попуднымъ съ добываемаго на шахтахъ продукта сборомъ. Мѣра эта не вызвала бы при примѣненіи на практикѣ особыхъ затрудненій, въ виду точности и своевременности установленной самими углепромышленниками регистраціи добычи каменнаго угля въ Донецкомъ бассейнѣ, поставляющемъ, какъ извѣстно, свыше 70% всего количества добываемаго продукта [1]).

Однако, Совѣтъ министровъ, какъ видно изъ сказаннаго ранѣе, принялъ повышенныя ставки, предложенныя комиссіей государственнаго контролера Харитонова, мотивируя свое рѣшеніе тѣмъ, что 1) интересы промышленности должны быть принесены въ жертву повелительнымъ требованіямъ государственной необходимости, 2) спросъ на промышленныя издѣлія значительно превышаетъ у насъ предложеніе, а, слѣдовательно, по общему экономическому закону, тяжесть вновь устанавливаемаго для этой отрасли промышленности обложенія будетъ переложена на потребителя и 3) единственнымъ способомъ достиженія должной уравнительности является общій пересмотръ дѣйствующихъ тарифныхъ ставокъ, поставленный уже на очередь, но требующій для своего осуществленія значительнаго промежутка времени, между тѣмъ подкрѣпленіе средствъ государственнаго казначейства является потребностью самой настоятельной неотложности [2]).

Въ виду того, что налогъ всеобщъ, то наподобіе желѣза всѣ готовые товары и издѣлія фактически обложены значительно выше, чѣмъ это можно думать на основаніи номинальныхъ ставокъ налога на готовые продукты и притомъ, въ зависимости отъ тѣхъ или дру-

---

[1]) Высоч. утвержд. особый журналъ совѣта министровъ 30 сентября и 14 октября 1914 г. Объ установленіи временнаго налога съ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ пассажирской, большой и малой скорости.

[2]) Высоч. утв. особ. журн. сов. министровъ 30 сент. и 14 окт. 1914 г.

гихъ способовъ полученія сырья и топлива, а также сбыта продуктовъ, обложены крайне неравномѣрно.

Однако, кромѣ отмѣченныхъ явленій неравномѣрности грузового налога, налогъ этотъ крайне неравномѣрно распредѣляется между отдѣльными частями и районами территоріи государства.

Такъ какъ водныя перевозки освобождены отъ налога и такъ какъ водная сѣть неравномѣрно распредѣляется по территоріи, то районы, снабженные въ изобиліи водными путями и въ незначительной степени для подвоза необходимыхъ продуктовъ пользующіеся желѣзными дорогами, фактически обложены значительно слабѣе (или въ нѣкоторыхъ случаяхъ совсѣмъ изъяты отъ налога) по сравненію съ тѣми районами, населеніе которыхъ пользуется для подвоза товаровъ рельсовыми путями, и другими путями по естественнымъ условіямъ пользоваться не можетъ. Въ этомъ отношеніи чрезвычайно показательны данныя, разработанныя министерствомъ торговли и промышленности относительно распредѣленія прибывающихъ въ отдѣльные районы Европейской Россіи грузовъ по разсматриваемымъ видамъ сообщеній. [1])

Районы:	Прибытіе грузовъ. Милл. пуд.	Распредѣленіе прибытія по отдѣльнымъ видамъ сообщеній въ %%-ахъ.	
		По желѣзн. дорогамъ.	Водными путями.
Сѣверо-западный землед.	1565,4	37,2	62,8
Московско-промышленный.	851,8	67,7	32,8
Центрально-хлѣботорговый.	591,5	63,9	30,1
Уральскій	228,8	50,01	49,99
Юго-Западн. землед. и пром.	399,2	85,6	14,4
Южный горнопромышл.	927,3	95,6	4,4
Южный хлѣботорговый	620,9	58,5	41,5
Юго-Восточн. скотоводч. и рыболовн.	472,6	4,8	95,2
Предкавказскій	118,9	90,3	9,7

Отсюда видно, насколько различно участіе рельсовыхъ и водныхъ путей сообщенія въ снабженіи отдѣльныхъ районовъ продуктами, сырьемъ и топливомъ.

Въ то время какъ московскій промышленный районъ получаетъ около 70%, а южный горно-промышленный свыше 95% товаровъ по

[1]) Торговля и промышленность Европейской Россіи по районамъ, изд. мин. торг. и пром. Хотя приводимыя здѣсь данныя для настоящаго времени уже нѣсколько устарѣли, но вполнѣ могутъ служить для характеристики относительнаго значенія прибытія водой и по ж. д. особенно по крупнымъ районамъ, въ этомъ отношеніи едва-ли могли произойти за послѣднее время хоть сколько нибудь существенныя измѣненія.

желѣзнымъ дорогамъ, прибытіе сѣверо-западнаго земледѣльческаго района по желѣзнымъ дорогамъ не достигаетъ 40%, а Юго-Восточнаго скотоводческаго выражается всего около 5% общаго прибытія грузовъ. Если налогъ по цѣлому ряду условій ложится не въ точно такомъ же соотношеніи, въ какомъ находятся указанныя относительныя величины прибытія грузовъ по воднымъ путямъ сообщенія и желѣзнымъ дорогамъ, то не подлежитъ сомнѣнію, что населеніе однихъ районовъ и цѣлыхъ частей государства въ зависимости отъ того или иного распредѣленія водныхъ и желѣзнодорожныхъ путей сообщенія обложено по крайней мѣрѣ въ 2—3 раза, а то и болѣе выше по сравненію съ обложеніемъ населенія въ другихъ районахъ, находящихся въ отношеніи разсматриваемаго налога въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ, вслѣдствіе обилія и близости водяныхъ путей сообщенія.

Условія и причины неравномѣрности желѣзнодорожнаго налогового обложенія коренятся еще глубже, въ различномъ экономическомъ строѣ отдѣльныхъ районовъ, въ различныхъ почвенныхъ условіяхъ и естественной производительности, въ большей или меньшей густотѣ населенія и въ большемъ или меньшемъ развитіи городской жизни и фабричнаго производства въ отдѣльныхъ районахъ и т. п., внѣшнимъ выраженіемъ которыхъ является товарное движеніе по желѣзнымъ дорогамъ. Насколько въ этомъ отношеніи различны условія въ отдѣльныхъ губерніяхъ, показываютъ приводимыя ниже цифровыя данныя, и діаграмма, составленная на основаніи этихъ данныхъ, о густотѣ населенія и процентномъ отношеніи городского населенія ко всему населенію, о чистомъ сборѣ хлѣбовъ и прибытіи хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ въ среднемъ на душу населенія, о суммѣ грузового налога на хлѣбъ въ среднемъ выводѣ на душу населенія, и о густотѣ рельсовыхъ и водныхъ судоходныхъ путей на 1 кв. версту пространства [1]).

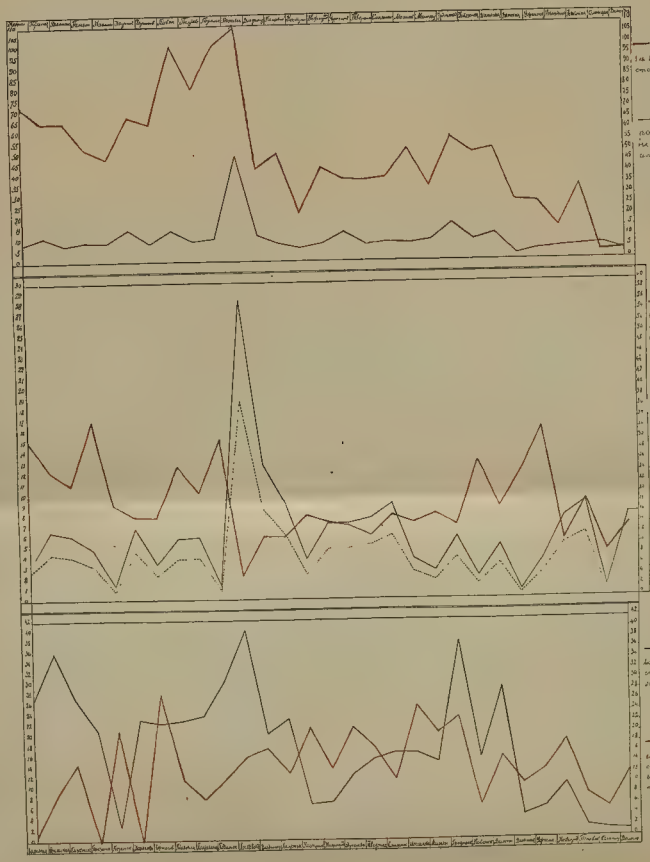
---

[1]) Указанныя данныя приводятся для 29 губерній Европейской Россіи. Остальныя губерніи цѣлесообразнѣе было исключить изъ разсчетовъ по слѣдующимъ соображеніямъ. Грузовой налогъ взимается на станціяхъ прибытія, однако количество прибывшихъ по ж. д. грузовъ далеко не во всѣхъ губерніяхъ можетъ характеризовать мѣстный недостатокъ въ хлѣбѣ, такъ какъ въ приморскихъ и приграничныхъ пунктахъ большая часть прибывшихъ грузовъ переотправляется водою и по ж. д. за границу, въ нѣкоторыхъ приволжскихъ губерніяхъ (Самарская, Саратовская) пристанскія станціи получаютъ весьма значительное количество хлѣба для дальнѣйшей переотправки водою, въ нѣкоторыхъ центральныхъ губерніяхъ (Орловская, Тамбовская и др.) хлѣбъ прибываетъ въ значительномъ количествѣ для нуждъ мукомолья, которое обслуживаетъ не только мѣстные, но въ большей мѣрѣ отдаленные районы. Въ виду этого указанныя губерніи были исключены изъ разсчетовъ, оставлены только такія губерніи, относительно которыхъ можно сказать съ достаточной увѣренностью, что прибывающій по ж. д. хлѣбъ предназначается почти цѣликомъ для мѣстнаго потребленія.

	Число жителей на 1 кв. версту.	Процентъ городского населенія.	Чистый сборъ хлѣбовъ на душу населенія.	Прибытіе хлѣба по жел. дор. на душу населенія.	Сумма грузового налога на хлѣбъ въ среднемъ на 1 душу населенія.	На 1000 кв. верстъ пространства приходится рельсовыхъ путей.	На 1000 кв. верс. пространства приходится водныхъ судоходныхъ путей.
			Пуды.		Копейки.	Версты.	
I. Черноземная землед. полоса.							
1. Центральныя губерніи.							
Курская	73,9	8,7	15,12	2,71	8,13	27	1,3
Тульская	65,2	11,5	12,33	4,40	13,20	35,9	9,1
Рязанская	65,4	7,8	11,01	4,12	12,36	27,1	15,0
2. Средневолжскія.							
Пензенская	52,9	9,3	16,96	3,27	9,81	21,2	—
Казанская	48,4	9,1	9,26	0,89	2,67	2,6	17,1
3. Малоросс. и Юго-Западныя.							
Харьковская	67,7	15,1	8,06	4,62	13,86	23,2	0,1
Черниговская	64,6	8,5	7,99	2,33	6,99	22,4	24,1
Кіевская	101,7	14,6	12,86	3,95	11,85	22,9	11,8
Полтавская	81,7	9,6	10,36	4,00	12,00	23,8	8,0
Подольская	101,4	5,1	15,42	0,87	2,61	30,5	11,7
II. Нечерноземная полоса.							
1. Промышленныя губерніи.							
а) Центральныя.							
Московская	110	49,6	2,30	18,91	56,73	40,0	16,0
Владимирская	44,3	12,1	6,07	8,64	25,92	20,3	17,4
Калужская	51,0	8,0	6,03	6,23	18,69	23,2	12,7

Діаграмма

распредѣленія грузового налога на хлѣбъ по губерніямъ въ связи съ густотою населенія, процентомъ городского населенія, чистымъ сборомъ хлѣбовъ, прибытіемъ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и густотой рельсовыхъ и водныхъ судоходныхъ путей сообщенія.



	Число жителей на 1 кв. версту.	Процентъ городского населенія.	Чистый сборъ хлѣбовъ на душу населенія.	Прибытіе хлѣба по жел. дор. на душу населенія.	Сумма грузового налога на хлѣбъ въ среднемъ на 1 душу населенія.	На 1000 кв. верстъ пространства приходится рельсовыхъ путей.	На 1000 кв. верс. пространства приходится водныхъ судоходныхъ путей
			Пуды.		Копейки.	Версты.	
б) Приволжскія.							
Костромская	23,0	6,1	8,04	2,33	7,63	6,9	21,4
Нижегородская	44,4	8,1	7,40	4,80	14,10	7,2	13,5
Ярославская	39,0	13,3	7,01	4,84	14,32	12,5	21,6
Тверская	38,3	7,6	6,02	5,15	15,45	15,4	17,5
2. Бѣлорусскія.							
Смоленская	39,6	8,8	8,03	6,09	18,27	16,6	11,3
Могилевская	52,6	8,0	7,29	2,54	7,62	16,5	25,4
Минская	35,1	9,7	8,11	1,75	5,25	14,7	20,1
3. Литовскія.							
Гродненская	57,6	17,2	7,01	3,96	11,88	37,6	23,1
Ковенская	50,3	9,5	13,12	1,40	4,20	15,4	6,2
Виленская	52,3	12,4	8,74	3,37	10,11	28,8	15,5
4. Пріуральскія.							
Вятская	27,8	2,7	12,06	0,47	1,41	4,4	10,3
Уфимская	27,0	4,8	16,16	2,45	7,35	5,9	13,0
3. Сѣверо-Западныя и Сѣверныя.							
Новгородская	15,7	5,6	5,57	5,21	15,63	10,4	18,6
Псковская	35,7	6,3	9,33	6,20	18,60	2,2	8,2
Олонецкая	3,9	7,0	4,38	0,65	1,95	1,6	5,3
Вологодская	4,6	4,3	6,82	5,40	16,20	1,5	12,4

Діаграмма позволяетъ намъ установить чрезвычайно интересныя, какъ прямыя, такъ и обратныя зависимости между суммой налога, падающей на душу населенія, и цѣлымъ рядомъ естественныхъ и соціальныхъ условій существованія въ различныхъ губерніяхъ.

Прямая и весьма тѣсная зависимость наблюдается между суммой налога на хлѣбъ и количествомъ хлѣба, прибывшаго по ж. д., съ одной стороны, и относительнымъ значеніемъ въ общемъ числѣ населенія городского населенія и густотой рельсовыхъ путей на 1 кв. версту—съ другой. Отчетливо выраженная обратная зависимость наблюдается между суммой налога на 1 душу населенія и количествомъ желѣзнодорожнаго прибытія хлѣба на душу населенія, съ одной стороны, и чистымъ сборомъ хлѣбовъ по разсчету на душу населенія и густотой судоходныхъ путей на 1 кв. версту—съ другой.

Общая густота населенія (городского+сельскаго) на 1 кв. версту, повидимому, принадлежитъ къ факторамъ, лишь косвенно вліяющимъ на распредѣленіе налога, такъ какъ тутъ во многихъ случаяхъ не наблюдается въ общемъ хоть сколько-нибудь тѣсной связи между этимъ явленіемъ и размѣрами обложенія.

Останавливаясь болѣе подробно на анализѣ кривыхъ разсматриваемой діаграммы, мы видимъ, что земледѣльческія губерніи, несмотря на то, что обладаютъ весьма значительной густотой населенія, особенно Кіевская, Полтавская и Подольская губ., однако, вслѣдствіе сравнительной немногочисленности городского населенія и значительныхъ избытковъ хлѣба получаютъ мало хлѣба по ж. д., а потому сравнительно выплачиваютъ и небольшую сумму грузового налога на хлѣбъ по разсчету на душу населенія. Любопытно отмѣтить, что внутри этой категоріи губерній наблюдаются нѣкоторыя колебанія въ распредѣленіи налога и всѣ эти колебанія измѣняются въ тѣсной зависимости отъ относительной величины городского населенія въ различныхъ губерніяхъ. На слегка волнистой кривой распредѣленія налога по отдѣльнымъ земледѣльческимъ губерніямъ точки подъема падаютъ на Тульскую, Харьковскую и Кіевскую губерніи, въ такомъ же направленіи измѣняется кривая городского населенія, которое здѣсь относительно выше, чѣмъ въ другихъ земледѣльческихъ губерніяхъ.

Опусканіе кривой налога на хлѣбъ наблюдается въ чисто земледѣльческихъ губерніяхъ: Курской, Пензенской, Черниговской и Подольской, т.-е. въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ относительно наиболѣе малочисленно городское населеніе. Это паденіе кривой налога особенно усиливается въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ имѣются или весьма значительные сборы хлѣбовъ (Подольская) или обиліе судоходныхъ рѣкъ (Казанская).

Кривая городского населенія, въ соотвѣтствіи съ этимъ кривая

прибытія хлѣба и налога на хлѣбъ рѣзко повышается въ промышленныхъ губерніяхъ, достигая кульминаціонной точки въ Московской губерніи. Факторами, усиливающими это движеніе кривой, является весьма малый чистый сборъ хлѣбовъ на душу и значительная густота сѣти желѣзныхъ дорогъ. Въ остальныхъ нечерноземныхъ губерніяхъ кривая городского населенія опять падаетъ, остатки хлѣбовъ на душу въ общемъ выше, чѣмъ въ промышленныхъ губерніяхъ, прибытіе хлѣба по ж. д. меньше и сумма налога, приходящаяся на человѣка, точно также въ общемъ меньше, чѣмъ въ промышленныхъ губерніяхъ. Въ кривой движенія хлѣбнаго налога по этимъ губерніямъ подъемы приходятся на Гродненскую и Виленскую губерніи, губерніи съ относительно большимъ городскимъ населеніемъ и значительной густотой желѣзныхъ дорогъ и сравнительно меньшими избытками хлѣба.

Особенно замѣтно паденіе кривой налога въ Ковенской и Вятской губерніяхъ, въ губерніяхъ съ относительно малымъ значеніемъ городского населенія, съ болѣе значительными чистыми сборами хлѣбовъ и слабымъ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ губерніяхъ Псковской, Олонецкой и Вологодской вполнѣ правильной зависимости между разсматриваемыми явленіями не наблюдается, гдѣ, очевидно, на распредѣленіе налога вліяютъ еще другіе неучтенные нами факторы.

Такимъ образомъ главная тяжесть грузового налога на хлѣбъ падаетъ на густо населенныя малоплодородныя промышленныя губерніи, какъ того и можно было à priori ожидать, особенно чувствителенъ этотъ налогъ для населенія Московской губерніи (57 коп. на человѣка въ среднемъ), Владимирской (26 коп. на человѣка), Калужской (19 коп. на человѣка) и Смоленской (18 коп. на человѣка). Какъ видно изъ діаграммы, налогъ распредѣляется до крайности неравномѣрно. Разница въ обложеніи населенія промышленныхъ и земледѣльческихъ губерній въ среднемъ выводѣ нерѣдко достигаетъ невѣроятно большихъ размѣровъ. Въ то время какъ Московская обложена въ среднемъ 57 коп. на душу и Владимирская 26 к., Подольская въ $2,_6$ коп., а Вятская всего въ $1,_4$ коп. на душу, т.-е. обложеніе хлѣба въ первыхъ въ среднемъ выводѣ въ 10—40 разъ больше по сравненію съ обложеніемъ послѣднихъ.

Въ такомъ видѣ представляется обложеніе военногрузовымъ налогомъ, если разсматривать населеніе губерній, какъ однородное цѣлое. Но въ дѣйствительности въ земледѣльческихъ губерніяхъ и во многихъ нечерноземныхъ губерніяхъ, гдѣ сельское населеніе или вовсе не нуждается въ привозномъ хлѣбѣ или если и получаетъ хлѣбъ изъ другихъ районовъ, то въ ограниченномъ количествѣ, большая часть оплачиваемой губерніей суммы налога падаетъ на сравнительно не-

многочисленное городское населеніе, такъ что въ дѣйствительности тяжесть обложенія городского населенія земледѣльческихъ и промышленныхъ губерній не столь различна, какъ это представляется на основаніи данныхъ въ среднемъ выводѣ для всего населенія губерній, но взамѣнъ этого усиливается неравномѣрность обложенія внутри губерній между сельскимъ и городскимъ населеніемъ, особенно въ земледѣльческихъ губерніяхъ, такъ какъ первое здѣсь по большей части не нуждается въ привозномъ хлѣбѣ, получаетъ его по желѣзнымъ дорогамъ только послѣднее.

Неравномѣрность обложенія обусловливается еще однимъ существеннымъ обстоятельствомъ, а именно перегрузками и переотправками грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, что особенно должно повысить обложеніе для цѣлаго ряда товаровъ, какъ мануфактура, москательные, аптекарскіе и химическіе товары, чай, а также для зерна, получаемаго въ значительномъ количествѣ по ж. д. центрально-земледѣльческими губерніями (Тамбовская, Орловская и др.), а также и другими для перемола и дальнѣйшей переотправки въ потребительные пункты. Эта категорія товаровъ будетъ оплачивать налогъ вдвое, втрое большій, чѣмъ грузы, слѣдующіе безъ перегрузокъ и переотправокъ изъ мѣстъ производства въ пункты потребленія. Отмѣченное явленіе многократности обложенія должно неблагопріятно сказаться, съ одной стороны, на торговой дѣятельности такихъ крупныхъ распредѣлительныхъ пунктовъ, какъ Москва, Елецъ и др., и на цѣломъ рядѣ „распредѣлителей“ меньшей величины,—съ другой на тѣхъ районахъ, населенныхъ преимущественно сельскимъ населеніемъ, которые въ торговомъ отношеніи тяготѣютъ къ указаннымъ распредѣлительнымъ пунктамъ, населенію которыхъ приходится оплачивать ставки налога въ удвоенномъ, утроенномъ размѣрѣ.

Итакъ мы установили закономѣрную зависимость между распредѣленіемъ желѣзнодорожнаго налога и цѣлымъ рядомъ условій естественно-историческаго и соціальнаго характера, въ которыя поставлены различныя мѣстности обширной Россіи и это распредѣленіе налогового бремени, быть можетъ, можно было бы связать еще съ цѣлымъ рядомъ другихъ явленій, какъ естественнаго, такъ и соціальнаго характера... Однако, такого рода распредѣленіе налогового бремени ни въ какой связи не стоитъ именно съ тѣмъ, съ чѣмъ налогъ прежде всего долженъ бы согласоваться, съ элементарными принципами финансовой справедливости, съ соотвѣтствіемъ его платежеспособности объекта обложенія, съ принципомъ возможной уравнительности и т. д... Эти принципы въ распредѣленіи грузового налога совершенно отсутствуютъ, они исчезли здѣсь безслѣдно... Распредѣленіе грузового налога регулируется стихійнымъ процессомъ экономическаго оборота, естественно-

историческими условіями, какъ условія почвы, климата, распредѣленія населенія и т. п., оно не только не сообразуется съ выработанными практикой и теоріей принципами обложенія, но стоитъ къ нимъ въ полномъ противорѣчіи.

Каковы же послѣдствія военно-грузового налога для промышленности и потребителя? Бывшій министръ торговли и промышленности Тимашевъ нарисовалъ въ засѣданіи совѣта министровъ тяжелую картину разоренія металлургической промышленности подъ вліяніемъ желѣзнодорожно-грузового обложенія. Такого исхода можно было ожидать при нормальныхъ условіяхъ хозяйственной жизни, когда для большинства товаровъ обычно предложеніе превышаетъ спросъ, такъ какъ многія предпріятія, находящіяся въ неблагопріятныхъ условіяхъ въ отношеніи желѣзнодорожнаго налога, не могли бы конкурировать съ предпріятіями, поставленными въ этомъ отношеніи въ лучшія условія. Однако, война совершенно нарушила нормальное теченіе хозяйственной жизни. На большинство товаровъ, за весьма немногими исключеніями, спросъ значительно превышаетъ предложеніе; во многихъ мѣстностяхъ, особенно крупныхъ городахъ періодически испытывается значительный недостатокъ то однихъ, то другихъ продуктовъ, дровяной голодъ, каменноугольный голодъ, недостатокъ мяса, молока, хлѣба, яицъ и т. п. При такихъ условіяхъ цѣна продукта опредѣляется издержками предпріятій, работающихъ при наименѣе благопріятныхъ условіяхъ, налогъ не только цѣликомъ перелагается на потребителя, но предпріятія, поставленныя въ отношеніи налога въ болѣе благопріятныя условія, получаютъ отъ налога извѣстную выгоду, получаютъ своего рода дифференціальную ренту.

Весь предшествующій анализъ приводитъ насъ къ тому выводу, что хотя, какъ указывалось выше, формально не всегда наблюдается достаточное соотвѣтствіе между повышеніемъ цѣнъ и ставками военно-грузового налога, однако фактически вліяніе налога на наблюдаемую нами дороговизну гораздо глубже и сильнѣе, чѣмъ это показываютъ цифры номинальнаго обложенія. Сводя къ одному сказанное выше по интересующему вопросу и дополняя нѣкоторыми новыми соображеніями, мы получаемъ слѣдующую систему аргументовъ, подтверждающихъ наше утвержденіе: 1) сама конструкція налога такова (всеобщность обложенія), что готовыя издѣлія и товары оказываются обложенными значительно выше номинальнаго ихъ обложенія, нерѣдко вдвое, втрое выше, что особенно должно было повліять на повышеніе цѣнъ малоцѣнныхъ товаровъ, 2) военно-грузовой налогъ по природѣ своей (налогъ на желѣзнодорожный транспортъ) является такимъ налогомъ, который всею тяжестью ложится главнымъ образомъ на городского потребителя и фабричное населеніе центральныхъ районовъ (Московскій

Промышленный, Южный Горнопромышленный), въ которыхъ спросъ на товары, особенно на жизненные припасы, отличается какъ значительно большей интенсивностью, чѣмъ въ другихъ районахъ, такъ и значительно болѣе слабой сопротивляемостью противъ вызваннаго налогомъ повышенія цѣнъ, во-первыхъ, вслѣдствіе того, что мѣстные рессурсы сельско-хозяйственнаго производства только въ крайне незначительной степени могутъ удовлетворить предъявляемому на продукты этой отрасли промышленности спросу, во-вторыхъ, потому, что, будучи удаленными отъ важнѣйшихъ судоходныхъ рѣкъ и получая главную массу грузовъ изъ дальнихъ разстояній, районы эти не могутъ хоть въ сколько нибудь значительной степени субституировать желѣзнодорожный транспортъ другимъ видомъ транспорта и такимъ образомъ избѣгнуть обложенія, 3) налогъ ложится главною тяжестью на жизненные припасы и предметы первой необходимости, чѣмъ вызываетъ повышеніе денежной заработной платы, и тѣмъ самымъ повышаетъ издержки производства всѣхъ товаровъ, особенно въ тѣхъ отрасляхъ производства, въ которыхъ издержки на рабочую силу составляютъ значительную долю общихъ издержекъ производства.

Въ заключеніе нельзя не коснуться первоначально поставленнаго вопроса объ отношеніи расходовъ по желѣзнодорожному транспорту къ рыночнымъ цѣнамъ различныхъ товаровъ, къ освѣщенію котораго даетъ нѣкоторый матеріалъ наша основная таблица.

Вопросъ этотъ сводится къ разсмотрѣнію неоднократно выдвигаемаго нашей практикой и литературой вопроса о томъ, высоки или низки у насъ желѣзнодорожные тарифы.

Вопросъ этотъ выдвигался желѣзнодорожными комиссіями (комиссія Иващенкова) и отдѣльными спеціалистами по желѣзнодорожному дѣлу, а также официальными представителями министерства путей сообщенія (Саловъ, Петровъ) и въ большинствѣ случаевъ рѣшался въ томъ смыслѣ, что тарифы у насъ низки и въ этомъ заключается одна изъ причинъ неблагопріятныхъ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Однако, на эти выводы нельзя опираться, такъ какъ они основаны на сравненіи данныхъ средней выручки съ пудо-версты и пассажиро-версты на русскихъ и западно-европейскихъ желѣзныхъ дорогахъ— между тѣмъ при рѣшеніи разсматриваемаго вопроса, какъ справедливо указываетъ проф. Загорскій, совершенно нельзя основываться на средней пудо-верстной и пассажиро-верстной выручкѣ, такъ какъ величина ея опредѣляется не только высотой тарифовъ, но и цѣлымъ рядомъ другихъ условій, какъ-то: составомъ перевозокъ (относительное значеніе

въ товарномъ движеніи цѣнныхъ или малоцѣнныхъ грузовъ), длина пробѣговъ и др.[1]).

Въ виду этого проф. Загорскій въ сравнительномъ обзорѣ русскихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ тарифами Франціи, Германіи и Австро-Венгріи примѣнилъ другой, болѣе правильный методъ, а именно, даетъ сопоставленіе тарифныхъ пудо-верстныхъ ставокъ на главнѣйшіе грузы по поясамъ въ указанныхъ государствахъ. И на основаніи тщательнаго анализа пришелъ къ тому заключенію, что тарифы на перевозку продуктовъ сельскаго хозяйства, добывающей промышленности и сырыхъ матеріаловъ вообще (хлѣбные грузы, лѣсные строительные матеріалы и дрова, каменный уголь, руда, чугунъ не въ дѣлѣ, желѣзо черновое и др.) на иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ по большей части выше, чѣмъ у насъ. Продукты же перерабатывающей промышленности (спиртъ, сахаръ, литье желѣзное, чугунное и стальное, желѣзо сортовое и фасонное, машины кромѣ земледѣльческихъ, инструменты, проволока, мануфактура и т. п.) напротивъ того, перевозятся по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ болѣе или менѣе существенно дороже, чѣмъ за границею[2]).

Однако, и сопоставленіе пудо-верстныхъ ставокъ тарифа не можетъ вполнѣ характеризовать сравнительную цѣну желѣзнодорожной перевозки, такъ какъ однѣ и тѣ же тарифныя ставки при однихъ среднихъ пробѣгахъ грузовъ могутъ быть очень низкими, при другихъ—высокими и обременительными для товарнаго обращенія. Между тѣмъ Россія, обладающая во много разъ большей территоріей сравнительно съ западно-европейскими государствами, несомнѣнно, имѣетъ значительно большіе средніе пробѣги грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Поэтому надо полагать, что въ конечномъ счетѣ издержки по желѣзнодорожному транспорту для большинства товаровъ, какъ продуктовъ сельскаго хозяйства и добывающей промышленности, такъ и обрабатывающей промышленности, независимо отъ той или иной разницы въ тарифахъ, въ общемъ у насъ выше, чѣмъ въ западно-европейскихъ государствахъ. О размѣрахъ разсматриваемыхъ издержекъ и о той долѣ, какую они составляютъ въ рыночной цѣнѣ, даетъ нѣкоторое представленіе помѣщаемая ниже таблица.

Какъ показываютъ приведенныя данныя, и тѣ продукты, желѣзнодорожные тарифы на которые на западѣ въ большинствѣ случаевъ выше, чѣмъ на нашихъ дорогахъ, а именно хлѣбъ, топливо, лѣсные строительные матеріалы, чугунъ, руда, благодаря значительно болѣе длиннымъ пробѣгамъ въ Россіи, въ общемъ и среднемъ несутъ весьма

---

[1]) К. Я. Загорскій. Обзоръ желѣзнодорожныхъ тарифовъ Франціи, Германіи и Австро-Венгріи сравнительно съ тарифами русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Петрог. 1910. стр. 1—21.

[2]) Тамъ же, стр. 266—267.

	Среднія рыночныя цѣны.	Средніе издержки жел. дор. транспорта.	% отношеніе издерж. по жел. дор. перевозкѣ къ рын. цѣнѣ.
	Съ пуда въ копейкахъ.		
I. Земледѣльческіе растительные продукты:			
Пшеница	110	14,37	13,1
Мука пшеничная	234	17,04	7,3
Рожь	94	12,50	13,3
Мука ржаная	139	15,30	11,0
Ячмень	84	9,44	11,2
Овесъ	85	18,22	21,4
Сѣно	40	5,32	13,3
Картофель	35	4,13	11,8
Сахаръ песокъ	422	34,89	9,5
Сахаръ рафинадъ	500	55,61	11,1
Чай	8000	199,78	2,5
Рисъ	354	30,31	8,6
Табакъ	2000	34,67	1,7
II. Соль	50	10,86	21,7
III. Продукты животноводства и рыболовства:			
Крупный рогатый скотъ	610	72,90	12,0
Свиньи	615	23,40	3,8
Бараны и овцы	600	25,50	4,3
Жиры и сало	670	30,51	4,5
Мясо домашнихъ животныхъ	623	44,67	7,2

	Среднія рыночныя цѣны.	Средніе издержки жел. дор. транспорта.	% отношеніе издерж. жел. дор. перевозкѣ къ рын. цѣнѣ.
	Съ пуда въ копейкахъ.		
Масло коровье	1664	101,89	6,1
Яйца	1280	29,03	2,3
Рыба соленая и сельди	700	41,5	5,9
IV. Топливо:			
Дрова	9	2,79	31,0
Торфъ	15	2,08	13,9
Каменный уголь	22	6,44	29,3
Нефтяные остатки	45	6,76	15,0
V. Строительные матеріалы, руда и чугунъ:			
Доски	60	8,77	14,6
Круглый лѣсъ	28	7,77	27,7
Цементъ	59	9,62	16,3
Известь	25	6,57	26,3
Кирпичъ	10	1,27	12,7
Чугунъ	50	11,21	22,4
Руда	7	4,48	64,0
VI. Текстильные матеріалы и мануфактура:			
Хлопокъ	1600	52,99	3,3
Пенька и пакля	481	21,80	4,5
Ленъ и кудель	562	23,97	4,2
Шерсть (мытая)	4462	67,65	1,5
Пряжа бумажная	2500	31,58	1,6
Хлопчатобумажная пряжа (миткаль)	2910	88,32	3,1

не малые, а во многихъ случаяхъ даже обременительные расходы по желѣзнодорожной перевозкѣ. Такъ, средніе расходы по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ составляютъ 11—13% ихъ рыночной цѣны, сѣна — 13%, соли — свыше 20%, каменнаго угля около 30%, дровъ свыше 30%, нефтяныхъ остатковъ 15%, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ—15—28%, цемента и извести — 16—26%, чугуна—22%, руды—свыше 60%...Едва-ли послѣ сказаннаго нами можно согласиться съ утвержденіемъ, что у насъ желѣзнодорожные тарифы низки и едва-ли при такихъ условіяхъ имѣются у насъ достаточныя объективныя основанія для общаго пересмотра желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ цѣлью ихъ повышенія.

Общее повышеніе тарифовъ на сельско-хозяйственные продукты и сырые матеріалы—писалъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ проф. Загорскій—отразилось бы неблагопріятно на доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, ибо способность этого рода грузовъ выдерживать транспортные расходы у насъ очень невелика и въ условіяхъ, опредѣляющихъ эту способность, не наблюдается какихъ либо такихъ общихъ перемѣнъ, которыя бы позволяли разсчитывать на ея усиленіе [1]).

Не увеличилась эта „способность грузовъ выдерживать транспортные расходы“ и въ настоящее время, такъ какъ наблюдаемое нами огромное повышеніе цѣнъ является показателемъ дезорганизаціи народнаго хозяйства, разстройства транспорта и другихъ ненормальныхъ условій, вызванныхъ войной, а также показателемъ крайняго напряженія покупной способности потребителя, поэтому всякое повышеніе тарифовъ при настоящихъ условіяхъ (и въ ближайшее послѣ окончанія войны время), не принося существенной выгоды желѣзнымъ дорогамъ, только усилило бы переживаемый нами экономическій кризисъ.

---

[1]) Тамъ же, стр. 268.

Приложеніе I.

Дѣйствующія и новыя схемы

классныхъ тарифовъ грузовъ малой скорости и схемы тарифовъ грузовъ большой скорости.

Тарифныя схемы для опре

Дѣйствующія схемы тарифовъ.

1. *Схема провозныхъ платъ для грузовъ* **большой скорости.**

Отъ	1 до 200 вер.	по $^1/_6$ коп. съ пуда и версты.
„	201— 410 „	къ платѣ за 200 вер., въ 33,33 коп. съ пуда, прибавляется по $^1/_7$ к. съ пуда и версты.
„	411—1130 „	къ платѣ за 410 вер., въ 63,33 коп. съ пуда, прибавляется по $^1/_8$ к. съ пуда и версты.
„	1131—2000 „	къ платѣ за 1130 вер., въ 1 р. 53,33 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_9$ к. съ пуда и версты.
„	2001—6000 „	къ платѣ за 2000 вер., въ 2 р. 50,00 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{10}$ к. съ пуда и версты.
„	Свыше 6000 „	къ платѣ за 6000 вер., въ 6 р. 50,00 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{15}$ к. съ пуда и версты.

2. *Схема классныхъ тарифовъ для перевозокъ грузовъ съ* **малой скоростью.**

I—А классъ.

Отъ	1 до 600 вер.	по $^1/_5$ к. съ пуда и версты.
„	601— 900 „	къ платѣ за 600 вер., въ 75,00 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{10}$ к. съ пуда и версты.
„	901—1000 „	къ платѣ за 900 вер., въ 105,00 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{12}$ к. съ пуда и версты.
„	1001—1600 „	къ платѣ за 1000 вер., въ 113,33 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{15}$ к. съ пуда и версты.
„	1601—2000 „	къ платѣ за 1600 вер., въ 153,33 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{18}$ к. съ пуда и версты.
„	2001—5400 „	къ платѣ за 2000 вер., въ 175,55 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{81}$ к. съ пуда и версты.

Свыше 5400 вер. по $^1/_{20}$ к. съ пуда и версты.

дѣленія провозныхъ платъ.

Новыя схемы тарифовъ, принятыя тарифнымъ комитетомъ, утвержд. министромъ финансовъ, и подлежащія введенію въ дѣйствіе съ 26 ноября 1915 года.

Схема для груза большой скорости.

До	200 верстъ—	$^1/_5$
Отъ	201 до 400 вер.—	40,00 + $^1/_6$
„	401— 610 „	— 73,33 + $^1/_7$
„	611—1130 „	—103,33 + $^1/_8$
„	1131—2000 „	—168,33 + $^1/_9$
„	2001—3000 „	—265,00 + $^1/_{10}$
„	3001—4000 „	—365,00 + 1,00 к. съ п. за кажд. 10 вер.
„	4001—6000 „	—465,00 + 0,9 „ „ „ „ „ „

Свыше 6000—645,60 + 0,8 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

Схема класса I—А.

До	630 верстъ—	$^1/_7$
Отъ	631 до 900 вер.—	90,00 + $^1/_{10}$
„	901—1000 „	—117,00 + $^1/_{12}$
„	1001—1600 „	—125,33 + $^1/_{15}$
„	1601—2000 „	—165,33 + $^1/_{18}$
„	2001—3000 „	—187,55 + $^1/_{36}$

Свыше 3000 в.—215,33 + 0,25 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

I—Б классъ.

Отъ 1 до 400 вер. по $^1/_8$ к. пуда съ и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 50,00 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{12}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 вер., въ 91,67 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{15}$ к. съ пуда и версты.
„ 1601—2000 „ къ платѣ за 1600 вер., въ 138,34 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{18}$ к. съ пуда и версты.
„ 2001—5114 „ къ платѣ за 2000 вер., въ 160,56 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{36}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 5114 вер. по $^1/_{20,7}$ к. съ пуда и версты.

I—В классъ.

Отъ 1 до 200 вер. по $^1/_8$ к. съ пуда и версты.
„ 201— 400 „ къ платѣ за 200 вер., въ 25,00 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{10}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 45,00 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{12}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 вер., въ 86,67 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{15}$ к. съ пуда и версты.
„ 1601—2000 „ къ платѣ за 1605 вер., въ 133,34 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{18}$ к. съ пуда и версты.
„ 2001—5040 „ къ платѣ за 2000 вер., въ 155,56 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{36}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 5040 вер. по $^1/_{21}$ к. съ пуда и версты.

I классъ.

Отъ 1 до 400 вер. по $^1/_{10}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 40,00 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{12}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 вер., въ 81,67 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{15}$ к. съ пуда и версты.
„ 1601—2000 „ къ платѣ за 1600 вер., въ 128,34 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{18}$ к. съ пуда и версты.
„ 2001—5012 „ къ платѣ за 2000 вер., въ 150,56 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{36}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 5012 вер. по $^1/_{21,74}$ к. съ пуда и версты.

Схема класса I—Б.

До 300 верстъ—$^1/_7$
Отъ 301 до 460 вер.— 42,86+$^1/_8$
„ 461— 528 „ — 62,86+$^1/_{10}$
„ 589— 900 „ — 75,67+$^1/_{12}$
„ 901—1600 „ —101,67+$^1/_{15}$
„ 1601—1960 „ —148,34+$^1/_{18}$
„ 1961—3000 „ —168,34+$^1/_{36}$
Свыше 3000 в.—197,23+0,25 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

Схема класса I.

До 400 верстъ—$^1/_8$
Отъ 401 до 880 вер.— 50,00+$^1/_{12}$
„ 881—1600 „ — 90,00+$^1/_{15}$
„ 1601—1960 „ —138,00+$^1/_{18}$
„ 1961—3000 „ —158,00+$^1/_{36}$
Свыше 3000 в.—186,89+0,25 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

II классъ.

Отъ 1 до 400 вер. по $^1/_{12}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 33.33 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{15}$ къ съ пуда и версты.
„ 901—1800 „ къ платѣ за 900 вер., въ 66.66 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{18}$ к. съ пуда и версты.
„ 1801—2300 „ къ платѣ за 1800 вер., въ 116,66 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты.
„ 2301—4688 „ къ платѣ за 2300 вер., въ 137,49 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{36}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 4688 вер. по $^1/_{23}$ к. съ пуда и версты.

III классъ.

Отъ 1 до 200 вер. по $^1/_{15}$ к. съ пуда и версты.
„ 201— 400 „ къ платѣ за 200 вер., въ 13.33 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{18}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 24.44 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{19}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 вер., въ 50.76 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{22}$ к. съ пуда и версты.
„ 1601—2000 „ къ платѣ за 1600 вер., въ 82.58 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{25}$ к. съ пуда и версты.
„ 2001—2800 „ къ платѣ за 2000 вер., въ 98.58 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{28}$ к. съ пуда и версты.
„ 2801—3998 „ къ платѣ за 2800 вер., въ 127.15 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{45}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 3998 вер. по $^1/_{26}$ к. съ пуда и версты.

IV классъ.

Отъ 1 до 200 вер. по $^1/_{18}$ к. съ пуда и версты.
„ 201— 400 „ къ платѣ за 200 вер., въ 11.11 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{22}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 20.20 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{23}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 вер., въ 41.94 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{26}$ к. съ пуда и версты.

Схема класса II.

До 430 верстъ—$^1/_{10}$
Отъ 431 до 900 вер.— 43,00+$^1/_{15}$
„ 901—1800 „ — 74,33+$^1/_{18}$
„ 1801—2300 „ —124,33+$^1/_{24}$
„ 2301—3000 „ —145,16+$^1/_{36}$
Свыше 3000 в.—164,60+0,25 к съ п за каждыя 10 верстъ.

Схема класса III.

До 280 верстъ—$^1/_{12}$
Отъ 281 до 400 вер.— 23,33+$^1/_{18}$
„ 401— 900 „ — 30,00+$^1/_{19}$
„ 901—1600 „ — 56,32+$^1/_{22}$
„ 1601—2000 „ — 88,14+$^1/_{26}$
„ 2001—2800 „ —103,52+$^1/_{29}$
„ 2801—3000 „ —131,11+$^1/_{45}$
Свыше 3000 в.—135,55+0,22 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

Схема класса IV.

До 300 верстъ—$^1/_{15}$
Отъ 301 до 400 вер.— 20.00+$^1/_{18}$
„ 401— 900 „ — 25,56+$^1/_{23}$
„ 901—1600 „ — 47,30+$^1/_{26}$
„ 1601—1900 „ — 74,22+$^1/_{30}$
„ 1901—2800 „ — 84,22+$^1/_{36}$
„ 2801—3000 „ —109,22+$^1/_{55}$
Свыше 3000 в.—112,86+0,18 к. съ п. за каждыя 10 верстъ

Отъ 1601—2000 вер. къ платѣ за 1600 вер., въ 68,86 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{30}$ к. съ пуда и версты.
„ 2001—2800 „ къ платѣ за 2000 вер., въ 82,19 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{35}$ к. съ пуда и версты.
„ 2801—5212 „ къ платѣ за 2800 вер., въ 105,05 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{50}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 5212 вер. по $^1/_{34}$ к. съ пуда и версты.

V классъ.

Отъ 1 до 200 вер. по $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты.
„ 201— 400 „ къ платѣ за 200 вер., въ 8.33 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{28}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 15.47 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{30}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 вер., въ 32.14 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{36}$ к. съ пуда и версты.
„ 1601—2000 „ къ платѣ за 1600 вер., въ 51.58 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{40}$ к. съ пуда и версты.
„ 2001—3190 „ къ платѣ за 2000 вер., въ 61.58 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{42}$ к. съ пуда и версты.
„ 3191—4723 „ къ платѣ за 3190 вер., въ 89.91 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{68}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 4723 вер. по $^1/_{42}$ к. съ пуда и версты.

VI классъ.

Отъ 1 до 200 вер. по $^1/_{30}$ к. съ пуда и версты.
„ 201— 400 „ къ платѣ за 200 вер., въ 6,67 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{36}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 12,23 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{39}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 вер., въ 25,05 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{44}$ к. съ пуда и версты.
„ 1601—2000 „ къ платѣ за 1600 вер., въ 40,96 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{48}$ к. съ пуда и версты.
„ 2001—4175 „ къ платѣ за 2000 вер., въ 49,29 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{50}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 4175 вер. по $^1/_{45}$ к. съ пуда и версты.

Схема класса V.

До 200 верстъ—$^1/_{18}$
Отъ 201 до 400 вер.—11,11+$^1/_{24}$
„ 401— 900 „ —19,44+$^1/_{30}$
„ 901—1600 „ —36,11+$^1/_{36}$
„ 1601—2000 „ —55,55+$^1/_{40}$
„ 2001—2800 „ —65,55+$^1/_{45}$
» 2801—3000 „ —83,33+$^1/_{55}$
Свыше 3000 вер.—86,97+0,15 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

Схема класса VI.

До 240 верстъ—$^1/_{24}$
Отъ 241 до 400 вер.—10,00+$^1/_{30}$
„ 401— 900 „ —15,33+$^1/_{38}$
„ 901—1600 „ —28,49+$^1/_{45}$
„ 1601—2800 „ —44,05+$^1/_{50}$
„ 2801—3000 „ —68,05+$^1/_{55}$
Свыше 3000 вер.—71,69+0,15 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

VII классъ.

Отъ 1 до 200 вер. по $^{1}/_{36}$ к. съ пуда и версты.
„ 201— 400 „ къ платѣ за 200 вер., въ 5.56 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{45}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 10.00 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{46}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 вер., въ 20.87 къ съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{50}$ к. съ пуда и версты.
„ 1601—2536 „ къ платѣ за 1600 вер., въ 34.87 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{63}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 2536 вер. по $^{1}/_{51}$ к. съ пуда и версты.

VIII классъ.

Отъ 1 до 200 вер. по $^{1}/_{40}$ к. съ пуда и версты.
„ 201— 400 „ къ платѣ за 200 вер., въ 5.00 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{50}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 вер., въ 9.90 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{51}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 вер., въ 18.80 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{57}$ к. съ пуда и версты.
„ 1601—2782 „ къ платѣ за 1600 вер., въ 31.08 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{70}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 2782 вер. по $^{1}/_{58}$ коп. съ пуда и версты.

IX классъ.

Отъ 1 до 200 вер. по $^{1}/_{45}$ коп. съ пуда и версты.
„ 201— 400 „ къ платѣ за 200 вер., въ 4.44 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{55}$ к. съ пуда и версты.
„ 401— 900 „ къ платѣ за 400 в., въ 8.08 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{57}$ к. съ пуда и версты.
„ 901—1600 „ къ платѣ за 900 в., въ 16.85 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{63}$ к. съ пуда и версты.
„ 1601—2759 „ къ платѣ за 1600 вер., въ 27.96 к. съ пуда, прибавляется по $^{1}/_{80}$ к. съ пуда и версты.
Свыше 2759 вер. по $^{1}/_{65}$ коп. съ пуда и версты.

Схема класса VII.

До 240 верстъ—$^1/_{30}$
Отъ 241 до 400 вер.— 8,00+$^1/_{36}$
„ 401— 900 „ —12,44+$^1/_{45}$
„ 901—1600 „ —23,55+$^1/_{50}$
„ 1601—3000 „ —37,55+$^1/_{63}$
Свыше 3000 вер.—59,77+0.15 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

Схема класса VIII.

До 200 верстъ—$^1/_{30}$
Отъ 201 до 400 вер.— 5,56+$^1/_{45}$
„ 401— 900 „ —10,00+$^1/_{50}$
„ 901—1600 „ —20,00+$^1/_{57}$
„ 1601—3000 „ —32,28+$^1/_{70}$
Свыше 3000 вер.—52,28+0,14 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

Схема класса IX.

До 200 верстъ—$^1/_{40}$
Отъ 201 до 400 вер.— 5,00+$^1/_{50}$
„ 401— 600 „ — 9,00+$^1/_{55}$
„ 601— 900 „ —12,63+$^1/_{60}$
„ 901—1600 „ —17,63+$^1/_{63}$
„ 1601—3000 „ —28,74+$^1/_{80}$
Свыше 3000 вер.—46,24+0.13 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

Промежуточный (новый) классъ, въ сопоставленіи съ дѣйств. IX-мъ кл.

До 200 верстъ—$^1/_{45}$
Отъ 201 до 1400 вер.— 4,44+$^1/_{63}$
„ 1401— 3000 „ —23,49+$^1/_{75}$
Свыше 3000 вер.—44,82+0,13 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

X классъ.

На всякихъ разстояніяхъ по $^1/_{85}$ к. съ пуда и версты.

XI классъ.

На всякихъ разстояніяхъ по $^1/_{75}$ к. съ пуда и версты.

XII классъ.

На всякихъ разстояніяхъ по $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты.

Спеціальный классъ *a*.

На всякихъ разстояніяхъ по $^1/_{125}$ съ пуда и версты.

Схема класса X.

До 200 верстъ—$^1/_{55}$
Отъ 201 до 2200 вер.— 3,64+$^1/_{65}$
„ 2201— 3000 „ —34,41+$^1/_{80}$
Свыше 3000 вер.—44,41+0,12 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

Схема класса XI.

До 200 верстъ—$^1/_{65}$
Отъ 201 до 400 вер.— 3,08+$^1/_{70}$
„ 401—2300 „ — 5,94+$^1/_{75}$
„ 2301—3000 „ —31,27+$^1/_{80}$
Свыше 3000 вер.—40,02+0,10 к. съ п. за каждыя 10 верстъ.

Промежуточный (новый) классъ, въ сопоставленіи съ дѣйст. XI-мъ кл.

До 300 верстъ—$^1/_{75}$
Отъ 301 до 1000 в.— 4,00+$^1/_{85}$
„ 1001 „ 3000 в.—12,24+$^1/_{100}$.
Свыше 3000 в.—32,24+0,10 к. съ пуда за каждыя 10 верстъ.

Схема класса XII.

До 200 верстъ—$^1/_{85}$.
Отъ 201 до 2300 в.—2,35+$^1/_{100}$
„ 2301 „ 3000 в.—23,35+$^1/_{105}$.
Свыше 3000 в.—30,02+0,08 к. съ пуда за каждыя 10 верстъ.

Приложеніе II.

Сравнительныя провозныя платы на короткихъ разстояніяхъ для грузовъ пассажирской, большой и малой скорости до введенія грузового налога и послѣ его введенія.

Сравнительная таблица провозныхъ платъ (съ пуда въ копейкахъ) грузовъ пассажирской (по баг. квит.), большой и малой скорости до введенія желѣзнодорожнаго налога.

Малая скорость.											Большой скоростью.	Пассажирской скоростью.
X кл.	IX кл.	VIII кл.	VII кл.	VI кл.	V кл.	IV кл.	III кл.	II кл.	I кл.	Ia Iб и Iв кл.		
1,72	1,76	1,78	1,79	1,82	1,86	1,93	1,98	2,07	2,15	2,28	2,48	1,40
	1,87	1,90	1,93	1,98	2,07	2,21	2,32	2,48	2,65	2,90	3,32	2,32
			2,07	2,15	2,28	2,48	2,65	2,90	3,15	3,53	4,15	3,48
				2,32	2,48	2,76	2,98	3,32	3,65	4,15	4,98	4,60
					2,69	3,04	3,32	3,73	4,15	4,78	5,82	5,76
						3,32	3,65	4,15	4,65	5,40	6,65	6,92
								4,57	5,15	6,03	7,48	8,08
								4,98	5,65	6,63	8,32	9,20
								5,40	6,15	7,28	9,15	10,36
									6,65	7,90	9,98	11,52
									7,15	8,53	10,82	12,68
									7,65	9,15	11,65	13,80
										9,78	12,48	14,96
										10,40	13,32	16,12
											14,15	17,28
											14,98	18,40
											15,82	19,56
											16,65	20,72
											17,48	21,88
											18,32	23,00
											19,15	24,16
											19,98	25,32
											22,48	28,76
											23,32	29,92

Сравнительная таблица провозныхъ платъ (съ пуда въ копейкахъ) грузовъ пассажирской (по баг. квит.), большой и малой скорости съ установленіемъ желѣзнодорожнаго налога.

Разстояніе.	Пассажирской скоростью.	Большой скоростью.	Малой скоростью.										
			Iа Iб и Iв кл.	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	V кл.	VI кл.	VII кл.	VIII кл.	IX кл.	X кл.
5	1,75	17,48	12,28	12,15	10,07	7,98	7,93	6,86	5,82	4,79	3,78	3,76	2,72
10	2,90	18,32	12,90	12,65	10,48	8,32	8,21	7,07	5,98	4,93	3,90	3,82	
15	4,35	19,15	13,53	13,65	10,90	8,65	8,48	7,28	6,15	5,07			
20	5,73	19,98	14,15	13,65	11,32	8,98	8,76	7,48	6,32				
25	7,20	20,82	14,78	14,15	11,73	9,32	9,04	7,69					
30	8,65	21,65	15,40	14,65	12,15	9,65	9,32						
35	10,10	22,48	16,03	15,15	12,57								
40	11,50	23,32	16,65	15,65	12,98								
45	12,95	24,15	17,28	16,15	13,40								
50	14,40	24,98	17,90	16,65									
55	15,85	25,82	18,53	17,15									
60	17,25	26,65	19,15	17,65									
65	18,70	27,48	19,78										
70	20,15	28,32	20,40										
75	21,60	28,15											
80	23,00	29,98											
85	24,45	30,82											
90	25,90	31,65											
95	27,35	32,48											
100	28,75	33,32											
105	30,20	34,15											
110	31,65	34,98											
125	35,95	37,48											
130	37,40	38,32											

Средняя провозная плата по желѣзнымъ дорогамъ для 58-ми главнѣйшихъ товаровъ и ея составные элементы.

№№ группъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗА.	Средній пробѣгъ 1 пуда.	Классъ или дифференціалъ тарифа.	Средняя пудоверстная стоимость.	Стоимость перевозки 1 пуда груза.						Сумма временнаго налога.
					Провозная плата.	Станціонные расходы.	Взвѣшиваніе.	Нагрузка и выгрузка.	Сборъ въ 1/5 коп.	Итого. Коп.	
1	Цементъ.....	518	№ 35	1/63	7,97	0,70	0,25	0,50	0,20	9,62	1 к.
»	Известь.....	358	№ 35	1/59	6,07	0,40	0,10	—	—	6,57	3 »
5	Чай.....	2813	1а	1/14	198,13	0,70	0,25	0,50	0,20	199,78	10 »
»	Изюмъ.....	1876	№ 13	1/46	40,55	0,70	0,25	0,50	0,20	42,15	6 »
»	Рисъ.....	670	№ 12	1/24	28,66	0,70	0,25	0,50	0,20	30,31	6 »
12	Бумага и картонъ ..	525	№ 23	1/32	16,33	0,70	0,25	0,50	0,20	17,98	5 »
25	Кирпичъ.....	45	№ 38	1/58	0,77	0,40	0,10	—	—	1,27	1 »
32	Чугунъ	701	Д	1/65	10,71	0,40	0,10	—	—	11,21	2 »
»	Желѣзо и сталь.....	828	Г	1/45	18,52	0,70	0,25	0,50	0,20	20,17	5 »
33	Гвозди.....	684	№ 12	1/24	28,90	0,70	0,25	0,50	0,20	30,25	6 »
»	Трубы желѣзн.....	1004	№ 30	1/50	20,04	0,70	0,25	0,50	0,20	21,69	5 »
34	Крупный рогатый скотъ	1438	1 коп.	1 коп.	14 р. 38 к.	20 к.	—	—	—	14 р. 58 к.	2 руб.
»	Свиньи.....	458	1/4 к.	1/4	1 р. 12 к.	5 к.	—	—	—	1 р. 17 к.	60 к.
»	Бараны и овцы.....	429	1/6 к.	1/6	71,50	5 к.	—	—	—	76,50	30 »
36	Жиры и сало	788	№ 19	1/27	28,86	0,70	0,25	0,50	0,20	30,51	6 »
37	Машины земледѣльч..	1270	№ 30	1/50	22,70	0,70	0,25	0,50	0,20	24,35	5 »
48	Кожи и шкуры.....	846	№ 12	1/27	31,80	0,70	0,25	0,50	0,20	33,25	6 »
54	Ленъ, кудель и пакля	812	№ 20	1/37	22,32	0,70	0,25	0,50	0,20	23,97	6 »

№№ группъ.	НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗА.	Средній пробѣгъ 1 пуда.	Класс или дифференціалъ тарифа.	Средняя пудоверстная ставка.	Стоимость перевозки 1 пуда груза.						Сумма временнаго налога.
					Провозная плата.	Станціонные расходы.	Взвѣшиваніе.	Нагрузка и выгрузка.	Сборъ въ 1/2 коп.	Итого. Коп.	
57	Хлопчатобум. ткань..	900	1в	1/10	86,67	0,70	0,25	0,50	0,20	88,32	10 к.
»	Шерстяная ткань....	1147	1б	1/11	108,14	0,70	0,25	0,50	0,20	109,79	10 »
»	Льняная ткань.....	947	II	1/14	69,27	0,70	0,25	0,50	0,20	70,92	8 »
61	Машины кромѣ землед.	933	№ 9	1/25	36,91	0,70	0,25	0,50	0,20	38,56	6 »
65	Масло всякое.....	3153	№ 5 bis	1/31	100,41	0,70	0,25	0,50	—	101,89	8 »
66	Сода всякая.....	982	№ 13	1/31	28,63	0,70	0,25	0,50	0,20	30,28	6 »
»	Кислоты всякія.....	526	№ 30	1/34	15,26	0,70	0,25	0,50	0,20	16,91	5 »
73	Мясо домашн. жив...	1299	№ 22	1/30	43,22	0,70	0,25	0,50	—	44,67	5 »
77	Свекловица.....	184	№ 39	1/90	2,08	0,20	0,16	—	—	2,42	0,23
»	Арбузы и дыни.....	453	№ 28	1/34	13,28	0,70	0,16	—	—	14,14	5 к.
»	Картофель.....	269	№ 40 bis	1/81	3,30	0,70	0,13	—	—	4,13	1 »
77	Капуста.....	401	VIII	1/45	9,02	0,70	0,16	—	—	9,88	2 »
82	Пенька и напля.....	698	№ 20	1/34	20,80	0,70	0,10	—	0,20	21,80	6 »
88	Пряжа и нитки.....	394	№ 4	1/13	29,93	0,70	0,25	0,50	0,20	31,58	8 »
92	Руды.....	368	№ 43	1/92	3,98	0,40	0,10	—	—	4,48	1 »
93	Рыба частиковая....	1298	№ 18	1/32	41,08	0,70	0,25	0,50	0,20	42,73	6 »
»	Сельди.....	1014	№ 9	1/26	38,63	0,70	0,25	0,50	0,20	40,28	6 »
95	Сахаръ рафинадъ....	1196	А	1/22	53,96	0,70	0,25	0,50	0,20	55,61	8 »
»	Сахарный песокъ....	747	Б	1/20	38,24	0,70	0,25	0,50	0,20	39,89	6 »
104 105	Стеклянныя издѣлія..	479	№ 31	1/47	10,19	0,70	0,16	—	0,20	11,25	5 »
106	Сѣмена	1853	№ 26	1/53	34,69	0,50	0,25	0,50	0,20	36,34	5 »
107	Махорка.....	750	№ 9	1/23	33,02	0,70	0,25	0,50	0,20	34,67	6 »
109	Сѣно.....	479	№ 38	1/100	4,79	0,40	0,13	—	—	5,32	2 »

№№ грузов.	Наименование груза.	Средній пробѣгъ 1 пуда.	Классъ или дифференціалъ тарифа.	Средняя пудовертная ставка.	Стоимость перевозки 1 пуда груза.						Сумма временнаго налога.
					Провозная плата.	Станціонные расходы.	Взѣшиваніе.	Нагрузка и выгрузка.	Сборъ въ 1/3 коп.	Итого. Коп.	
112	Торфъ	122	3	1/80	1,52	0,40	0,16	—	—	2,08	1 к.
»	Уголь древесный	196	№ 37	1/51	3,82	0,70	0,16	—	—	4,68	3 »
116	Хлопокъ	1853	№ 17	1/36	51,34	0,70	0,25	0,50	0,20	52,99	8 »
123	Шерсть	890	II	1/14	66,00	0,70	0,25	0,50	0,20	67,65	8 »
129	Яйца	968	№ 14	1/35	27,38	0,70	0,25	0,50	0,20	29,03	6 »
117	Пшеница	546	§ 3 п. а	1/43	12,77	0,50	0,20	0,50	0,20	14,37	3 »
68	Мука пшеничная	636	§ 3 п. б	1/41	15,44	0,50	0,20	0,50	0,20	17,04	4 »
117	Рожь	451	§ 3 п. а	1/41	10,90	0,50	0,20	0,50	0,20	12,50	3 »
68	Мука ржаная	543	§ 3 п. б	1/40	13,80	0,50	0,20	0,50	0,20	15,30	4 »
117	Овесъ	810	§ 3 п. а	1/49	16,62	0,50	0,20	0,50	0,20	18,22	3 »
117	Ячмень	298	§ 3 п. а	1/38	7,84	0,50	0,20	0,50	0,20	9,44	3 »
101	Соль	376	№ 33	1/36	10,36	0,40	0,10	—	—	10,86	4 »
59	Нефть	380	Цист.отпр.	—	6,26	0,40	0,10	—	—	6,76	4 »
»	Керосинъ	638	Бочки I к.	—	24,16	0,70	0,10	—	—	24,96	8 »
112	Каменный уголь	360	Ж	1/61	5,94	0,40	0,10	—	—	6,44	2 »
31	Дрова	198	Л	1/81	2,43	0,20	0,16	—	—	2,79	0,50
28/55	Лѣсной строительный матеріалъ 1 кат.	453	II	1/55	8,27	0,40	0,10	—	—	8,77	4 »
	Лѣсной строительный матеріалъ 2 кат.	453	К	1/62	7,27	0,40	0,10	—	—	7,77	4 »

Магазин 14
Б р. I